CHEMINS DE FER

DANS LA

PROVINCE DE QUÉBEC

DISCOURS

PRONONCÉ PAR

L'HONORABLE E. J. FLYNN

Premier Ministre et Commissaire des Travaux Publics

A l'Assemblée Législative le 29e jour de décembre 1896,
Sur les Résolutions touchant les subsides
aux Chemins de fer,

QUÉBEC
IMPRIMERIE GÉNÉRALE
Rue du Fort, N° 8

1897

F 2012 . 1897 . F62C

The EDITH *and* LORNE PIERCE
COLLECTION *of* CANADIANA

Queen's University at Kingston

F1003

CHEMINS DE FER

DANS LA

PROVINCE DE QUÉBEC

DISCOURS

PRONONCÉ PAR

L'HONORABLE E. J. FLYNN

Premier Ministre et Commissaire des Travaux Publics

A l'Assemblée Législative le 29e jour de décembre 1896,
Sur les Résolutions touchant les subsides
aux Chemins de fer.

QUÉBEC
IMPRIMERIE GÉNÉRALE
Rue du Fort, N° 8

1897

F5013
1897
F648C

AU LECTEUR

Tous les gouvernements dans la province de Québec ont eu une politique de chemins de fer. On a commencé d'abord par la construction du chemin de fer du Nord, puis, la population se dispersant, des régions nouvelles s'ouvrant à la colonisation et à l'agriculture, il est devenu nécessaire, afin de ne pas rester en arrière dans la voie du progrès, de relier ces différentes régions aux grands centres du commerce. Des compagnies ont été organisées et l'on a fait appel au concours de la province. Les gouvernements ont répondu à cet appel en votant des subsides, soit en argent, soit en terres. Mais il est venu un temps où la dette de la province ayant atteint un chiffre considérable, la prudence exigeait de s'arrêter pour quelque temps. C'était en 1886. L'hon. M. Flynn, qui était alors ministre, déclarait en chambre que la province devait se borner à respecter les engagements antérieurs, sans en contracter de nouveaux, malgré les nombreuses demandes faites de tous côtés. La chambre comprit et approuva cette politique. Le parti libéral, alors dans l'opposition, ne voulait pas même entendre parler de conversion des anciens subsides en terre en subsides en argent et il s'opposa à la loi de 1886. Cependant, une fois au pouvoir, nos adversaires n'eurent rien de plus pressé que de reprendre la politique des chemins de fer et de l'appliquer de la façon la plus extravagante. Des nouveaux subsides

furent votés par millions, avec le résultat que l'on sait. Revenu au pouvoir, le gouvernement conservateur se fit un devoir de n'accorder aucun subside nouveau jusqu'à ce que l'équilibre financier fut rétabli. Et il a tenu parole. Plus que cela, il a rayé du passif de la province tous les subsides accordés aux compagnies qui n'avaient jamais fait preuve de bonne volonté. Quant aux compagnies sérieuses et qui avaient un besoin pressant d'aide, il fit pour elle un reploiement de subsides qui n'augmentait en rien la dette de la province.

Mais avant cela, il y avait des engagements pris depuis plusieurs années, sous forme de subsides en terre convertisables en argent, en vertu desquels les compagnies avaient obtenu des banques et des capitalistes l'argent nécessaire pour continuer leurs travaux. Cela, c'est un engagement pris au nom de la province et il faut de toute nécessité qu'il soit respecté. Ce doit être la politique de tout gouvernement honnête et sérieux. Or cet engagement est tellement vrai qu'il figure au passif de la province pour un chiffre de plus de trois millions.

Trois millions, c'est une somme considérable, même avec un budget équilibré comme celui de la provinceé actuellement. Aussi, l'honorable M. Fynn a-t-il travaill à le réduire en amenant les compagnies intéressées à un arrangement acceptable.

Par cet arrangement les compagnies acceptent 17½ centins au lieu de 35 centins que leur accordait la loi. Donc cette dette se trouve immédiatement réduite de moitié.

Qui dira que cet arrangement n'est pas satisfaisant

pour la province ? Il l'est aussi pour les compagnies qui pourront continuer leurs entreprises, donnant ainsi du travail à une foule d'ouvriers qui en ont tant besoin en ce moment.

Parlant de cette législation, le " Paris-Canada," journal étranger à nos luttes politiques, disait :

Le ministre se borne avec une parfaite bonne grâce à présenter au lieutenant-gouverneur et, en réalité, au public l'œuvre de ses nouveaux collaborateurs. Il n'insiste que sur un point : le projet de rachat des concessions de terres faites aux diverses compagnies de chemins de fer ; projet qu'il devait vaillamment soutenir devant la législature de Québec, dans la séance du 30 décembre dernier, qui a été adopté par cette assemblée sous la persuasive parole du Ministre et qui est maintenant en voie de réalisation.

Dans son rapport, l'honorable M. Flynn constatait, comme il devait le faire devant le parlement provincial, qu'il y avait un sérieux avantage pour la province à savoir au juste à quel chiffre s'élevaient ses obligations envers les compagnies ; et on peut croire que c'est cet argument décisif qui a emporté le vote de l'Assemblée. Disons, puisque nous abordons en passant, ce sujet, qu'il s'agit ensemble d'une annuité d'environ 36,000 piastres.

Ajoutons que le discours du premier ministre, que nous présentons au public, démontre éloquemment les nombreux avantages de cette loi au point de vue du progrès général de la province.

CHEMINS DE FER

DANS LA

PROVINCE DE QUÉBEC

M. l'Orateur,

Pour bien comprendre la question qu'il s'agit de discuter, il suffit aux honorables membres de cette Chambre de lire les documents que nous avons soumis il y a déjà plusieurs jours. Ils y verront, je crois, qu'elle présente peu de difficultés. Ces documents comprennent des arrêtés du conseil promettant aux compagnies de proposer à la Chambre une législation touchant certains détails qu'il faut régulariser et touchant la conversion en argent de la partie du subside en terres qui leur est encore due. Par conséquent la politique du gouvernement est toute indiquée dans ces arrêtés du conseil, et la teneur générale des résolutions que j'ai l'honneur de soumettre à la Chambre ne fait que confirmer l'action du gouvernement sur ce sujet.

L'on a cru, peut-être, que ces résolutions proposaient d'accorder de nouveaux subsides aux chemins de fer. C'est une erreur. Sauf un seul

cas de peu d'importance que j'indiquerai dans le cours de mes remarques, il n'y a pas un subside nouveau ; tout ce que nous nous proproposons, c'est de tenir les engagements pris par la Province, à différentes dates, depuis qu'elle a adopté la politique des chemins de fer.

Cette question est surtout une question de bonne foi publique, d'honneur et de maintien du crédit de la province. Et comme il s'agit d'engagements pris par les deux partis au nom de la province, je compte sur l'appui, non seulement de ceux qui nous ont toujours honorés de leur confiance dans cette Chambre, mais je compte même sur l'appui de nos adversaires.

M. l'Orateur, j'aborde cette question avec la plus grande confiance. Je désire l'expliquer dans tous ses détails et j'invite la discussion loyale. Le gouvernement ne craint pas la discussion. Au contraire, je suis persuadé qu'une discussion loyale et complète convaincra tous les membres de cette Chambre et les hommes bien pensants dans la province,que notre politique est juste, raisonnable et avantageuse, aussi bien pour la province elle-même que pour les nombreuses compagnies de chemins de fer intéressées.

Douze résolutions sont soumises à la considération de cette Chambre. Je passerai sapidement sur les onze premières, qui demandent peu d'explications, pour m'arrêter surtout à la douzième qui contient la disposition principale de la loi que nous vous demandons d'adopter.

La première résolution propose de transférer une partie du subside accordé à la compagnie du chemin de fer d'Orford à la municipalité du village de Stanstead Plain, pour l'aider à construire une ligne d'embranchement de chemin de fer de deux milles et trois quarts de longueur, destinée à relier ce village au terminus du chemin de fer de la Vallée de Massawippi. Ce transfert sera sujet aux conditions indiquées dans la résolution, c'est-à-dire qu'il ne pourra se faire que lorsque la ligne d'embranchement, ainsi que les gares, voies d'évitement et dépendances, seront complétées à la satisfaction de l'ingénieur de la branche des chemins de fer du département des Travaux Publics, ce qui ne devra pas avoir lieu plus tard que le 30 juin 1897. Cette résolution est destinée à sanctionner une décison prise par le gouvernement de M Taillon.

Extension de délai

La seconde résolution accorde une extension de délai à certaines compagnies pour terminer leurs travaux. Il suffit de lire les noms des compagnies auxquelles nous accordons ce délai pour se convaincre qu'il y a là une cause suffisante d'intérêt public pour motiver notre action. Ces compagnies sont les suivantes : le chemin de fer de la Baie des Chaleurs, le chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix, le chemin de fer d'Ottawa et de la Vallée de la Gatineau, le chemin de fer de la Montagne d'Orford, le chemin de fer de la

Vallée Est du Richelieu et le chemin de fer de Québec & du Lac Saint-Jean pour sa ligne depuis Chicoutimi jusqu'à St-Alphonse. Pour toutes ces compagnies, le délai dans lequel elles pourront terminer leurs travaux, est prolongé jusqu'au 31 décembre 1898.

Quant à ce dernier chemin de fer, tous les travaux sont terminés, excepté pour la partie projetée entre Chicoutimi et St-Alphonse. Le désir général de la population de l'endroit semble être que la compagnie continue sa voie jusqu'à Saint-Alphonse, et nous avons cru devoir lui donner le temps nécessaire.

Les voies ferrées que je viens d'énumérer, M. l'Orateur, sont encore incomplètes, et l'intérêt public autant que l'intérêt des compagnies demande qu'elles soient terminées. Prenez, par exemple, le cas du chemin de fer de la Baie des Chaleurs. Vous avez là une population considérable qui est encore privée des avantages d'une voie ferrée, savoir une partie du comté de Bonaventure et tout le comté de Gaspé. Ce délai ne sera pas nécessaire si le gouvernement fédéral prend possession de ce chemin et l'incorpore à l'Intercolonial en vue de son extension jusqu'au Bassin de Gaspé ; mais jusqu'à présent nous n'avons aucune preuve certaine ou officielle qu'il le fera, et, comme nous ne pouvons pas légiférer sur des probabilités, mais sur des faits existants, nous accordons un délai pour cette compagnie aussi.

On pourra peut-être répéter l'objection qu'en prolongeant ces délais, nous faisons revivre

des subsides qui sont périmés. Je répondrai qu'en cela nous ne faisons que suivre de nombreux précédents créés dans l'intérêt public. Une compagnie peut n'avoir pas réussi à terminer son entreprise sans pour cela manquer de bonne foi. Dans ce cas, s'il est démontré que l'intérêt public exige la continuation des travaux, nous ne pouvons pas raisonnablement refuser, surtout lorsque l'action du gouvernement n'entraîne aucune obligation nouvelle pour la province, d'accorder cette extension de délai. Tous les gouvernements, depuis que la politique des chemins de fer a été inaugurée dans cette province, ont, à différentes reprises, accordé des extensions de délai. D'ailleurs, nous ne faisons que suivre la voie qui nous a été tracée il y a à peine un an par cette Chambre même. Le 20 décembre 1895, lorsqu'il s'est agi d'adopter la loi concernant les chemins de fer, le Dr Cartier a proposé, secondé par M. Chicoyne, et cette Chambre a résolu : «que tout en consentant à la troisième lecture de ce bill, cette Chambre espère que le gouvernement prendra les moyens de protéger par une extension de délai, les compagnies sérieuses qui ont donné des preuves de leur bonne volonté en dépensant des sommes considérables pour la continuation de leurs chemins de fer et qui sont certainement en état de compléter leurs entreprises dans un délai raisonnable.»

Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de justifier davantage notre action sur ce point. Tout le monde admettra qu'il est de l'intérêt

public que des chemins comme ceux de la Baie des Chaleurs et de la Vallée de la Gatineau soient terminés, afin de mettre ces régions importantes de notre province en communication avec les grands centres commerciaux, et il faut reconnaître de la même manière l'importance des autres compagnies mentionnées.

Heureuse exception

Par la troisième résolution, nous proposons de venir en aide à une compagnie intéressante, celle du chemin de fer de Colonisation de Montfort, pour lui permettre de continuer sa voie sur une distance de douze milles jusqu'à Arundel. Cette compagnie fait une œuvre vraiement nationale. Elle s'occupe de recueillir à Montréal les enfants errants ou vagabonds, qui n'ont pour aissi dire d'autre demeure que la rue, et elle travaille ensuite à en faire de bons ci-toyens. Elle les dirige vers l'orphelinat de Montfort, où ils sont convertis en agriculteurs. Je suis sûr que tout le monde admettra qu'une œuvre comme celle-là mérite d'être aidée. Plusieurs personnes nous ont représenté que cette compagnie, contrairement à beaucoup d'autres, a construit son chemin presque entièrement à même des ressources privées et sans beaucoup d'aide du gouvernement. Mais, à l'heure qu'il est, la compagnie ayant épuisé presque toutes ses ressources, ne peut davantage si nous ne l'aidons pas. Or, comme son œuvre est surtout agricole, nous proposons de

lui accorder un subside de $5,000 par année pendant douze ans, à partir du 1er juillet 1897, payable moitié à même l'argent voté pour l'agriculture et moitié à même l'argent voté pour la colonisation. C'est le seul subside nouveau que nous demandons à la Chambre, et je crois que c'est une heureuse exception que le pays approuve.

La quatrième résolution mettra fin à un doute qui existait quant à l'interprétation du statut 58 Victoria, au sujet du subside de vingt mille piastres accordé à la compagnie de chemin de fer de la Jonction de Pontiac au Pacifique pour compléter la dernière section du soixantième au soixante-dixième mille jusqu'à Waltham, près de Black River, dans le comté de Pontiac. Dans ce cas-ci, la compagnie avait fait commencer ses travaux avant la sanction de la loi, et il s'agissait de savoir si nous avions le droit de payer dans les circonstances. Il y avait deux opinions : l'une disait que nous ne pouvions pas payer, et l'autre que nous pouvions payer. Il semblait que nous pouvions payer puisque, en définitive, les travaux avaient été faits et approuvés par l'officier du gouvernement. Il y a aussi des précédents dans ce sens créés par le gouvernement Mercier. A tout évènement, nous mettons cette résolution afin de dissiper le doute qui peut exister.

La cinquième résolution prolonge jusqu'au 1er juillet 1898 le délai dans lequel les travaux sur le chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique doivent être terminés.

La résolution sixième n'ajoute rien aux obligations de la province. La loi 58 Victoria, chap. 2, section 1, paragraphe 3, accordait un subside de soixante mille piastres à la compagnie de Jonction de Pontiac au Pacifique pour acheter l'embranchement du Pacifique Canadien, de Hull à Aylmer, à certaines conditions. Or, la compagnie n'a pas pu acheter cet embranchement qui est aujourd'hui la propriété du chemin de fer électrique d'Ottawa & Hull. Nous proposons tout simplement de mettre ce subside de $60,000 à la disposition de la même compagnie pour lui permettre de continuer la construction de sa voie de Aylmer à Hull, si elle ne peut faire l'acquisition de cette ligne.

Pour le Grand Nord

Par la septième résolution, nous proposons d'autoriser le reploiement d'un subside déjà voté au chemin de fer le Grand-Nord, autrement appelé le Parry Sound, qui est si populaire à Québec. La loi 58 Vict., chap. 2 section 4, accordait à cette compagnie un subside de $100,000 pris à même les renonciations consenties par les compagnies de Montmorency & Charlevoix et de la Vallée de la Gatineau. Nous autorisons maintenant la compagnie à appliquer la moitié de ce subside à la construction de deux ponts, l'un sur la rivière Shawinigan, et l'autre sur la rivière l'Assomption

La huitième résolution autorise le lieutenant-gouverneur à payer d'une manière différente, ou plutôt pour une étendue de chemin

différente, le subside de $87,750 transporté par la compagnie des Basses-Laurentides en faveur de cette même compagnie du Grand-Nord. Ce subside devait s'appliquer à la construction de 13 milles de chemin ; mais après nous avoir démontré les difficultés de construction de cette partie de sa voie et le coût excessif des viaducs qu'elle est obligée de construire sur ce parcours, la compagnie nous a demandé d'appliquer ce subsides à la construction de dix milles seulement de sa voie, savoir, du 10e au 20e mille,à l'ouest de la Jonction de Saint-Tite. Nous avons jugé qu'il était dans l'intérêt public d'accéder à cette demande.

Dans la neuvième résolution il s'agit encore du Grand-Nord et d'un transport de subside fait à cette compagnie par la compagnie du chemin de fer des Basses-Laurentides. Par acte, en date du 20 septembre 1893, cette dernière compagnie a transporté au chemin du Grand-Nord son subside de cinq mille acres de terre par mille sur un parcours de trente-trois milles qui lui avait été accordé en vertu du paragraphe *k* de la section 1 de la loi 54 Victoria, chap. 88. Il s'est présenté quelque doute sur la question de savoir si la conversion de ce subside avait été régulièrement faite et si nous pouvions payer à la compagnie du Grand-Nord, une somme de $35,000 pour ces travaux déjà faits, et le reste de ce subside aux termes de la loi. Cette résolution a pour but de dissiper tout doute quant à la validité de la conversion et au droit de payer.

La dixième résolution est de même nature

que la cinquième. Nous proposons de déclarer que le délai dans lequel les travaux sur les chemins de fer des Basses-Laurentides et du Grand-Nord, actuellement le chemin de fer du Gaand-Nord, devront être complétés, sera prolongé jusqu'au 1er juillet 1898.

La onzième résolution ne devrait présenter aucune difficulté. Par la loi 59 Victoria, chap. 4, le gouvernement Taillon a cru devoir venir au secours de certaines personnes ayant des réclamations privilégiées contre une compagnie de chemin de fer dont elles n'avaient pu se faire payer, en réglant ces réclamations. Après avoir examiné la réclamation de M. Geo. Ball, de Nicolet, nous en sommes venus à la conclusion qu'elle était analogue à celles dont je viens de parler, et nous proposons de payer à M. Ball $2,424.27 en réglement de sa réclamation privilégiée contre le chemin de fer le Grand Oriental, cette somme devant être prise à même la balance du subside ci-devant voté pour cette compagnie.

Principale disposition—Conversion du deuxième 35 centins du subside en terre

Enfin, M. l'Orateur, voici la douzième résolution, celle qui fera le sujet de ce débat. Comme je le disais en commençant elle contient la principale disposition de ce projet de législation.

Nous disons par cette résolution :

« En règlement des réclamations de certaines « compagnies de chemins de fer qui ont déclaré « accepter soixante-dix centins par acre au lieu

« des subsides en terres à elles accordés, de « laquelle somme trente-cinq centins devaient « être payés à l'époque où le subside devenait « dû et la balance quand les terrains assignés « à ces compagnies auraient été vendus et « payés, il sera loisible au lieutenant-gouver- « neur en conseil d'accorder, à la place des « derniers trente-cinq centins une somme « qui pourra être déterminée entre les dites « compagnies et le commissaire des travaux « publics, mais qui ne devra pas excéder la « moitié de cette somme de trente-cinq centins « par acre, aux compagnies qui ont déjà déclaré « leur intention d'accepter un réglement à un « taux réduit et à celles qui le déclareront dans « les trente jours qui suivront l'entrée en « vigueur de la présente loi, le tout sujet aux « dispositions de la loi en ce qui regarde l'achè- « vement et l'équipement de ces chemins de « fer et à toutes autres conditions que le lieute- « nant-gouverneur en conseil peut juger à pro- « pos d'imposer. »

En deux mots, voici ce dont il s'agit :

A différentes reprises cette Chambre a voté des subsides en terres à certaines compagnies pour venir en aide à la construction des chemins de fer en cette province. D'après les lois autorisant la concession de ces subsides, le prix de ces terres était fixé à 70 centins l'acre ; la moitié de ces 70 centins, c'est-à-dire 35 centins, était payable à mesure que les compagnies remplissaient les obligations imposées par la loi ; l'autre moitié, les derniers 35 centins, est payable après la localisation la vente etle paie-

ment du prix de ces terres. Ce sont ces derniers 35 centins que le gouvernement désire régler, et nous demandons à la Chambre l'autorisation de les convertir a un prix réduit, le tout comme le dit la douzième résolution, *sujet aux dispositions de la loi en ce qui regarde l'achèvement et l'équipement de ces chemins de fer et à toutes autres conditions que le lieutenant-gouverneur en conseil peut juger à propos d'imposer.*

Protection aux droits des ouvriers, etc, etc.

J'attire l'attention de le Chambre sur ces derniers mots ; ils ont été insérés avec intention et ils se rattachent à une question intéressante. Nous avons été avertis que certaines compagnies doivent encore des sommes considérables aux ouvriers qui ont travaillé pour elles et aux personnes qui leur ont fourni des matériaux. Ces personnes nous ont demandé de protéger leurs intérêts. Nous croyons que leur demande est juste. Dans la plupart des cas, ce sont de pauvres gens ou de petits entrepreneurs qui ne peuvent subir ces pertes sans souffrir, et nous croyons qu'il est de notre devoir de leur venir en aide autant que cela est possible. Nous nous réservons ce pouvoir et nous l'exercerons avec toute la prudence nécessaire en pareil cas. Il y a des compagnies qui ont transporté partie de leurs droits à des tiers, et nous croyons que le gouvernement ne doit pas permettre que ces droits soient lésés.

Statut autorisant ces subsides etc. Conditions auxquelles ils ont été votés.

La question ainsi posée, je désire attirer l'attention de la Chambre sur les statuts en vertu desquels les compagnies ont obtenu les subsides qu'il s'agit maintenant de régler. Le premier est celui de 1882 dont je porte une large part de responsabilité, car j'étais alors commissaire des terres dans le gouvernement Chapleau.

Que dit ce statut, quant aux subsides en terres votés aux compagnies ? Il dit ceci :

« Le choix des terrains à être ainsi donnés en subsides, sera laissé entièrement au « lieutenant-gouverneur en conseil qui devra, « autant que possible, les fixer sur le parcours « ou dans le voisinage de chaque ligne respectivement, en blocs alternatifs de pas plus « de deux milles carrés ou de quatre milles en « superficie ; sujet aux conditions suivantes : » (Section 2 ch. 23. 45 Vict. 1882.)

Ainsi, qu'on le remarque bien : le choix des terrains est laissé au lieutenant-gouverneur en conseil ; mais il n'est pas dit qu'il lui sera loisible de les fixer n'importe où ; au contraire, il est dit expressément *qu'il devra, autant que possible, les fixer sur le parcours ou dans le voisinage de chaque ligne respectivement.*

La loi contient aussi d'autres clauses relatives aux réserves des marchands de bois et quant au prix auquel ces terres devront être vendues, c'est-à-dire $1 de l'acre. Voilà pour le statut de 1882. Examinons maintenant celui

de 1886. J'ai le plaisir de dire que j'en suis encore responsable en grande partie, car j'étais alors commissaire des chemins de fer, et c'est sur moi que retombait la responsabilité de défendre cette politique devant la Chambre et devant la province.

Le statut de 1886, chap. 77, section 2, dit :

« Le choix des terrains à donner ainsi en « subsides, sera laissé entièrement au lieu- « tenant-gouverneur en conseil qui devra, au- « tant que possible, les localiser le long de cha- « que ligne respectivement ou dans leur voi- « sinage, et en blocs alternatifs de pas plus « de deux milles carrés ou quatre milles en « supperficie, au temps et de la manière ci-après « prescrits. »

Cette loi est donc à peu près dans les mêmes termes que celle de 1882. Elle indique aussi le délai dans lequel les compagnies devront faire application pour bénéficier de ce subside. Le chapitre 76, du même statut, indique les conditions auxquelles le lieutenant-gouverneur en conseil pourra convertir en argent le subside voté par le statut de 1882, à savoir :

Section I. « Le lieutenant-gouverneur en « conseil pourra convertir, en tout ou en partie, « tout subside en terres auquel une compagnie « peut avoir droit en vertu du statut 45 Vic- « toria, chapitre 23, ou en vertu de tout acte « passé dans la présente session de la légis- « lature, en un subside en argent, en payant une « somme n'excédant pas trente-cinq centins l'a- « cre au temps où le dit subside deviendra dû, « et une autre somme n'excédant pas trente

« cinq centins l'acre quand les terrains assignés « à cette compagnie auront été vendus et payés, « conformément aux règles et règlements du dé- « partement des Terres de la Couronne, et sujet « aux conditions propres à assurer la construc- « tion du chemin auquel le dit subside s'appli- « quera, que le lieutenant-gouverneur en con- « seil pourra établir, pourvu que les compa- « gnies ayant droit à un subside en terres aient « déclaré, dans le délai des deux ans qui sui- « vra la passation du présent acte, leur option « en faveur de la dite conversion du dit sub- « side, par une résolution de leurs bureaux de « directeurs régulièrement communiquée au « gouvernement par l'intermédiaire du com- « missaire de l'Agriculture et des Travaux « publics. »

Telle est la loi adoptée en 1886, sous l'administration Ross. Voyons le statut de 1888 chap. 91 51. 52 Vict. sous M. Mercier. La clause 14 de ce statut déclare que :

« Le Lieutenant-gouverneur en conseil peut « en tout ou en partie, convertir toute subven- « tion en terres à laquelle une compagnie peut « avoir droit en vertu du présent acte, en une « subvention en argent, en payant une somme « n'excédant pas trente-cinq centins l'acre, au « temps où la dite subvention deviendra due, « et une autre somme n'excédant pas trente- « cinq centins l'acre, quand les terres assignées « à cette compagnie en vertu de cet acte, au- « ront été vendues et payées conformément « aux règles et règlements du département des « Terres de la Couronne, et sujet aux condi-

« tions propres à assurer la construction du « chemin auquel la dite subvention s'appli- « quera, que le lieutenant-gouverneur en con- « seil peut établir ; pourvu que la compagnie « ayant droit à la subvention en terre en vertu « du présent acte, ait déclaré, dans le délai des « deux ans qui suivront la passation de cette « loi, son option en faveur de la dite subven- « tion par une résolution de son bureau de directeurs régulièrement communiquée au « gouverment par l'intermédiaire du commis- « saire des Travaux publics. »

Ce sont à peu près toujours les mêmes termes. On remarquera que le prix des terres ainsi accordées aux compagnies de chemins de fer est fixé à 70 centins l'acre.

Arrivons à 1890. C'était le temps où l'on faisait des largesses en fait de subsides aux chemins de fer. Nos adversaires étaient au pouvoir, et, bien que l'écho de leurs dénonciations contre nous à propos de notre politique de chemins de fer résonnât encore aux oreilles de la population de cette province, ils ne craignaient pas de s'engager dans la voie de subventions nouvelles et même d'aller beaucoup plus loin que nous. Après avoir accordé de nombreux octrois, la loi de 1890 (Chap. 88, 54 Vict) disait, par la clause 7 :

« Il sera loisible au lieutenant-gouverneur « en conseil de faire revivre les dispositions « contenues dans la clause 14e de l'acte 51- « 52 Victoria, chap. 91, en faveur des compa- « gnies de chemins de fer auxquelles des sub-

« ventions en terre sont par les présentes ac-
« cordées.»

Or, M. l'Orateur, la clause 14 de la 51 52 Vict., c'est celle que je vous citais tout à l'heure et qui donne au lieutenant-gouverneur en conseil le droit de convertir les subsides en terre en un subside en argent, payable trente-cinq centins lorsque les travaux sont terminés et trente cinq centins lorsque les terres sont localisées, vendues et payées.

Enfin, à la session de 1893, cette Chambre (chap 3, 56 Vict.,) autorisait le lieutenant-gouverneur en conseil à transporter certains subsides d'une compagnie à une autre pour les fins d'intérêt public, et, en même temps, elle ajoutait par la clause 5 l'autorisation au lieutenant-gouverneur en conseil de faire revivre la section 14 du chap. 91 de la 51-52 Victoria, le chap. 102 de la 53 Vict., et la section 7 de la 54 Vict., chap. 88. De sorte que, au fond, nous pouvons dire que la même loi s'applique à tous les subsides accordés aux compagnies de chemins de fer dans notre province, depuis 1882

Quantité d'acres à convertir et responsabilité des deux partis

Nous voilà donc fixés sur les dispositions de la loi. Il importe maintenant de connaître les faits. Quel est le nombre d'acres à convertir? Je dois dire, ici, M. l'Orateur, que j'ai puisé mes chiffres aux sources officielles. Je sais qu'il existe déjà des statistiques sur cette ques-

tion, mais je n'ai pas voulu m'y fier. Mon expérience, lorsque je siégeais de l'autre côté de la Chambre, m'a démontré qu'il n'était pas toujours sage de s'en rapporter aux chiffres donnés à tel ou tel point de vue, et j'ai voulu éviter toute erreur. Les statuts ont été compulsés année par année, et les chiffres officiels en ont été extraits de manière à donner toutes les garanties possibles d'exactitude.

Quel est le nombre d'acres auxquels cette législation s'appliquera ?

Nous avons comme subsides existants9, 415,-194 acres, ce qui représente une étendue de terre de 14,711 milles carrés. Sur ce total, il y a de gagnés 7,012,259 acres, laissant 2,402,935 acres qui ne sont pas encore gagnés et qui peuvent ne l'être jamais. Le total des subsides en terre gagnés et non gagnés représente en argent, à 35 centins de l'acre, un chiffre de $3,295,317.95. Sur cette somme, il y a actuellement payable $2,454,290.91, en ce sens que les travaux sont déjà faits ; ce qui laisse $841,027,04 pour les subsides non encore gagnés. Voilà l'état de chose en face duquel nous nous trouvons.

Mais avant d'aller plus loin, laissez-moi établir les responsabilités d'un chacun et rendre à César ce qui est à César. Je veux montrer à cette Chambre et au public quelle est la part qui revient au gouvernement Mercier et quelle est la part qui revient aux gouvernements antérieurs dans l'octroi de ces subsides. Puisant toujours mes chiffres aux sources officielles, dans les statuts que je citerai plus tard, je

trouve que le gouvernement Mercier a accordé pour 8,144,000 acres positivement de nouvelles subventions, et a fait revivre ou a revoté pour 1,514,000 acres, ce qui forme un grand total de 9,658,000 acres que l'on trouve dans les lois adoptées sous ce gouvernement. Quant aux 9,415,194 acres dont il s'agit aujourd'hui la part du gouvernement Mercier, et des gouvernements antérieurs est comme suit :

Pour les 7,012,259 acres pour lesquels les travaux sont faits, et pour lesquels il y aura lieu d'effectuer un règlement si ce projet de loi est adopté :

Gouvernement Mercier.....	4,654,299 acres
Gouvernements antérieurs.....	2,357,960 "
Total	7,012,259 acres

Pour les 2,402,935 acres pour lesquels les travaux ne sont pas faits et qui ne sont pas par conséquent gagnés :

Administration Mercier.....	602,935 acres
Administrations antérieures.....	1,800,000 "
Total	2,402,935 acres

L'hon. M. Shehyn.—Est-ce que le premier ministre veut dire par là que les gouvernements antérieurs n'ont pas accordé d'autres subsides ?

L'hon. M. Flynn.— Mais non, puisque je prends la peine de dire que ce sont les subsi-

des que nous avons à régler aujourd'hui Nous n'avons pas à nous occuper actuellement des subsides autres que ceux qu'il nous faut régler immédiatement.

Donc, M. l'Orateur, la très grande partie des octrois en terres que les compagnies nous mettent en demeure de localiser ou de régler maintenant moyennant un prix réduit, nous a été léguée par l'administration précédente.

Intérêts affectés.

Pour vous montrer maintenant combien nombreux et importants sont les intérêts affectés par la législation que nous avons l'honeur de soumettre à cette Chambre, je vais vous donner une liste des compagnies pour lesquelles ces subsides ont été vo'és, avec les comtés qu'elles traversent, le nombre d'acres accordés, les sommes qu'ils représentent à 35 cts, en distinguant entre ce qui peut être considéré comme gagné et non encore gagné au point de vue de ce projet de loi.

Noms des chemins de fer et comtés parcourus	Subventions actuellement dues.	Subventions non encore dues.	Subventions actuellement dues réduites en argent.	Subventions non encore dues réduites en argent.
Baie des Chaleurs.	Acres	Acres	2ième 35 (†)	2ième 35
(Bonaventure et Gaspé)	800,000	1 800 000	$280,000 00	$630,000 00
Grand Nord et Basses-Laurentides				
(Québec, Portneuf, Champlain, Saint--Maurice, Maskinongé, Besthier, Joliette, Montcalm, Terrebonne et Argenteuil)	832,134	210,266	291,246 96	73,593 00
Comté Drummond				
(Saint-Hyacinthe, Drummond et Arthabaska)	270,000		94,500 04	

(†) Suivant ordre en Conseil No 237, du 23 avril 1894. Voir 54 Vict. ch. 88 par js.

Noms des chemins de fer et comtés parcourus	Subventions actuellement dues.	Subventions non encore dues.	Subventions actuellement dues réduites en argent.	Subventions non encore dues réduites en argent.
	Acres	Acres	2ième 35	2ième 35
Report.....				
Jonction de Beauharnois				
(Chateauguay et Beauharnois).....	95,65 0	.....	33,477 50	
Hereford				
(Compton).....	140,000	.....	49,000 00	
Colonisation du Lac Témiscaminque				
(Pontiac).....	224,400	.....	78,540 00	

L'ASSOMPTION				
(Assomption)	10,500		3,675 00	
LOTBINIÈRE ET MÉGANTIC				
Mégantic et Lotbinière)	250,000		87,500 00	
MONTRÉAL ET LAC MASKINONGÉ				
(Joliette et Bertier)	65,000		22,750 00	
MONTRÉAL ET OCCIDENTAL				
(Terrebonne, Argentenil, Ottawa)	350,000		122,500 00	
COLONISATION DE MONTFORT				
(Terrebonne, Argenteuil)	207,975	2,025	72,791 00	709 00
COLONISATION D'OTTAWA				
(d'Ottawa)	208,000		72800 00	

Noms des chemins de fer et comtés parcourus	Subventions actuellement dues.	Subventions non encore dues.	Subventions actuellement dues réduites en argent.	Subventions non encore dues réduites en argent.
	Acres	Acres	2ième 35	2ième 35
Report.....				
Pontiac et Renfrew				
(Pontiac).....	50,000	.....	$17,500 00	
Québec Central				
(Beauce, Mégantic et Compton).....	117,000	.....	40,950 00	
Québec et Lac Saint-Jean				
(Québec, Portneuf, Chicoutimi, Lac Saint Jean.....	1,328,558	55,000	464,995 45	$19,250 00

QUEBEC, MONTMORENCY & CHARLEVOIX				
Québec & Montmorency	120,000		42,000 00	
TEMISCOUATA				
Témiscouata	690,000		241,500 00	
COMTÉS-UNIS				
(Herville, Rouville, Saint-Hyacinthe et Richelieu)	593,042	5,358	207,565 00	1,875 00
VAUDREUIL ET PEESCOTT				
Vaudreuil)	300,000		105,000 00	
OTTAWA ET VALLÉE DE LA GATINEAU				
Ottawa et Pontiac)	360,000	92,857	126,000 00	32,500 00
VALLÉE EST DU RICHELIEU				
(Hervilles et Misisquoi)		237,428		83,100 00
Total	7,012,259	2,402,935	2,454,290 91	841,027 04

Je crois, M. l'Orateur, que cette énumération suffit pour donner une idée des intérêts en jeu. Presque tous les comtés de la province sont intéressés à ce que les compagnies, aidées par l'exécution des garanties données, continuent leurs travaux et donnent à ces réginons les facilités de communications et de transport qu'elles ont le droit d'avoir.

Quels sont les obligations et les droits qui résultent des lois que j'ai citées relativement à ces subsides en terres ?

La Chambre connait les lois qui accordent les subsides en question aux compagnies de chemins de fer ; elle connait également les faits, c'est-à dire le nombre d'acres à localiser, ce qu'ils représentent en argent, la part de chaque parti dans l'octroi de ces subsides. Il est temps de se demander quelles sont les obligations du gouvernement.

En accordant ces subsides, le gouvernement s'est engagé envers les compagnies à leur payer d'abord 35 centins aussitôt que les travaux seraient terminés, puis à faire localiser les terres, à les vendre et à leur remettre la balance de trente-cinq centins par acre aussitôt que ces terres seraient payées Voilà son obligation. S'en est-il acquitté ? Non, M. l'Orateur. Pour une raison ou pour une autre le gouvernement de la province n'a jamais rempli cette obligation. Elle nous reste aujourd'hui comme au premier jour

Devons-nous l'éviter encore une fois? Devons-nous rester les bras croisés et continuer cette politique d'atermoiements qui a été suivie dans le passé? Je ne le crois pas. M. l'Orateur, je l'ai dit ailleurs et je le répète ici : nous avons la prétention d'être un gouvernement d'action, nous ne voulons pas remettre au lendemain ce qui peut se faire aujourd'hui, et nous avons pris une décision. Nous avons envisagé la position en face ; nous avons étudié les intérêts en jeu au point de vue de la province, de son développement, de son progrès, de sa situation financière ; nous avons pesé les intérêts affectés, les conséquences qui pourraient résulter d'un nouveau retard, et nous avons pris la décision que nous demandons à cette Chambre de ratifier. Pour cela nous n'avons pas eu besoin d'étendre le sens de la loi ; nous l'avons pris tel qu'il est. Nous avons constaté l'obligation du gouvernement de localiser les terres qui ont été octroyées aux compagnies. Nous avons constaté également que, jusqu'à ce jour, cette obligation n'a pas été remplie et nous avons été forcés de reconnaître que les compagnies ont le droit correspondant de nous obliger à leur indiquer l'emplacement de la propriété sur laquelle elles ont une quasi-hypothèque de trente-cinq centins par acre.

Mais il y a plus que cela. Des compagnies qui ont obtenu ces subsides en terres ont transporté aux capitalistes cette garantie des seconds trente-cinq centins auxquels elles ont droit afin d'obtenir l'argent nécessaire pour continuer

leurs travaux. Et aujourd'hui elles ne peuvent plus emprunter tant qu'elles n'auront pas remboursé cette garantie. Les banques et les capitalistes leur ont prêté sur cette garantie. Je sais que dans le cas du chemin de fer de Québec & Lac St-Jean, ce subside a été transporté à M. Ross, pour la partie du chemin jusqu'à Chicoutimi, et à M. Hanson et un autre pour l'autre partie et que dans le cas du chemin de fer Montréal & Lac Maskinongé, cette garantie a été transportée à un Français. On dira peut-être que ces créanciers connaissaient les conditions de cette garantie. Oui, mais il ne faut pas oublier que le gouvernement, mis en demeure de fixer l'emplacement des terres, a toujours retardé et qu'aujourd'hui cette obligation qui donne de la valeur à ces garanties, est encore sans exécution.

Il y a plus encore. Des ouvriers qui ont donné leur travail pendant des mois attendent après l'argent qui leur est dû ; de petits entrepreneurs qui ont fourni des matériaux pour la construction de ces voies ferrées sont dans le même cas. Tous ces gens-là, M. l'Orateur, ont le droit de venir nous dire : donnez une valeur aux garanties que vous avez votées aux compagnies ; tous ces gens-là ont droit de nous montrer les statuts de 1882, 1886-88-90 et 93 et de nous dire : vous avez promis de localiser les terres, de les vendre et d'en remettre le prix aux compagnies de chemins de fer, rachetez votre promesse, maintenant.

Enfin, plusieurs de ces compagnies périclitent parce qu'elles ne sont pas capables de réa-

liser la garantie que nous leur avons donnée au nom de la Province. Dira-t on que c'est bien leur faute, qu'elles auraient dû demander au gouvernement la localisation de ces terres. Je l'ai déjà dit, elles ont fait cette demande à plusieurs reprises ; vous n'avez qu'à parcourir les documents soumis à cette Chambre pour vous en convaincre. Et voici dans quels termes elles nous ont formulé cette demande le printemps dernier. A une réunion des représentants des compagnies intéressées tenue à Montréal le 14 avril 1896, il a été proposé par M. W. Wainwright appuyé par M. J. N. Greenshields, C. R. et décidé unaniment d'adresser au lieutenant-gouverneur en conseil un mémoire établissant les droits des compagnies quant à ces subsides. La requête se lit comme suit :

« A Son Honneur le lieutenant-gouverneur en conseil.

« La requête de la Cie du chemin de fer du « Grand Tronc, représentant le chemin de fer « de la Jonction de Beauharnois, et agissant « ici par l'entremise de William Wainwright ; « la Cie du chemin de fer du Pacific Canadien, « représentant la Cie du chemin de fer du Lac « Témiscamingue, la Cie du chemin de fer de « Vaudreuil & Prescott, et la Cie du chemin de « fer Montréal & Ottawa, agissant ici par « R. T. Heneker ; la Cie du chemin de fer de « Drumond et la Cie du chemin de fer de la « Montagne d'Orford, représentées par J. N. « Greenshields, C. R. ; la Cie du chemin de fer « de Colonisation d'Ottawa et la Cie du che-

« min de fer Québec, Montmorency & Charle-
« voix, représentées par M. H. J. Beemer ; la Cie
« du chemin de fer d'Ottawa & de la Gatineau
« représentée par W. D. Harris ; la Cie du che-
« min de fer de Montréal & Occidental, repré-
« sentée par J. D. Rolland ; la Cie du chemin
« de fer de la Baie des Chaleurs, la Cie du che-
« min de fer de l'Assomption & St-Gabriel,
« représentées par C. N. Armstrong ; la Cie du
« chemin de fer le Grand Nord, représentée
« par S. Lonergan ; la Cie du chemin de fer
« Québec & Lac St-Jean, représentée par J. G.
» Scott ; la Cie du chemin de fer de la Vallée
« du Richelieu, représentée par M. L. F. Mor-
« rison ; la Cie du chemin de fer des comtés-
« Unis, représentée par Charles D. Gaze ; la
« Cie du chemin de fer du Grand-Nord, repré-
« sentée par Alphonse Leclaire ; la Cie du che-
« min de fer de Colonisation de Montfort,
« représentée par E. Sénécal ; la Cie du che-
« min de fer St-André et Lachute, représentée
« par J. Beatty, agissant par M. J. White ; et
« la Cie du chemin de fer de Ottawa & Gati-
« nean, représentée par Hanson Bros ; soumet
« respectueusement :

« Que, d'après l'acte 45 Vict. chap, 23, cer-
« tains subsides ont été accordés à vos requé-
« rants, lesquels subsides ont été modifiés et
« convertis par les actes 49-50 Vict. chap. 75 et
« 56 Vict. chap. 3.

« Qu'en vertu des actes précédents de la
« Législature de la province de Québec qui
« ont été acceptés par vos requérants, vos
« requérants ont maintenant droit à ce que sur

« les terres de la province de Québec, il leur « soit alloué les lots particuliers à même la « vente desquels doit être payée la balance de « subside due aux dites compagnies.

« Que les dits statuts pourvoient de plus à ce « que les dites terres soient choisies le long de « chaque ligne ou dans leur voisinage respectif « en blocs alternatifs de pas plus de deux mil- « les carrés ou quatre milles en superficie, et « vos requérants demandent spécialement que « cette condition soit observée dans la locali- « sation de ces terres.

« C'est pourquoi vos requérants prient Votre « Honneur en Conseil de procéder, d'après les « termes et dispositions des dits actes, à loca- « liser ou indiquer autrement à vos requérants « respectivement, les terres particulières dont « la vente doit servir à payer les subsides dus « aux compagnies en vertu des dits acres.

« Et vos réquérants ne cesseront de prier.

« De la part des requérants.

(Signé) « J. D. Rolland », président

(Signé) « W. J. White » Secrétaire

Montréal, 15 avril 1896. »

Il ne peut y avoir de doute maintenant que les compagnies nous ont régulièrement mis en demeure de remplir notre part des engagements pris en vertu des statuts que j'ai cités plus haut.

Ici, M. l'Orateur, vous me permettrez d'ouvrir une parenthèse pour dire un mot au sujet de certaines localisations qui ont déjà été faite Il s'agit des compagnies du Lac Saint-Jean et du Montréal & Lac Maskinongé. Une espèce de localisation de terres ainsi votées comme subsides a été faite pour ces deux compagnies, pour la première par le gouvernement Ross, et pour la seconde par le gouvernement Mercier. La question se présente de savoir si cette localisation était régulière. Je ne suis pas prêt à me prononcer sur ce sujet pour le moment. Dans tous les cas, la compagnie du Québec & Lac Saint-Jean a requis le gouvernement de lui rembourser le prix des terres vendues depuis cette date. J'étais alors commissaire des Terres de la Couronne et j'ai pu me rendre compte dans le temps des difficultés que présentait cette quesition. En remboursant nous devions payer 35 centins l'acre. Or, nous vendions ces terres 20 centins l'acre aux colons, et dans plusieurs cas nous étions même obligés, après un certain temps, de faire des remises aux colons. Vous voyez le résultat : nous perdions immédiatement 15 centins par acre, plus l'intérêt et les remises à faire aux colons. Devions-nous augmenter le prix des t erres jusqu'à concurrence du montant que nous devions payer ? Alors nous entravions aussitôt la colonisation. D'un autre côté, en ne vendant que 20 centins l'acre ce que nous devions payer 35 centins, nous nous engagions dans une voie peu rassurante pour les finances de la province. La situation est encore la même

aujourd'hui. Dans le Lac Saint-Jean, la Gaspésie et d'autres endroits de la province, le prix des terres pour les fins de colonisation est de 20 centins l'acre. Dans la région du chemin de Montréal & Lac Maskinongé c'est à peu près la même chose ; les terres s'y vendent trente centins l'acre.

Voilà une petite disgression nécessaire pour vous montrer l'inconvénient qu'il y a de localiser les terres pour les vendre ensuite beaucoup moins que nous sommes tenus de les payer aux compagnies qui y ont un droit indéniable.

Comment la localisation est impraticable

J'ai démontré les droits des compagnies aux terres en question. J'ai démontré également les obligations de la province envers les compagnies. Quelles sont maintenant les objections à l'application de la loi, telle qu'elle existe actuellement ? Elles sont sérieuses, M. l'Orateur, et quand je les aurai examinées avec la Chambre, je crois que celle-ci arrivera à la même conclusion que nous, à savoir : que ces objections sont insurmontables.

Je veux examiner ces objections à la lumière du passé et à l'aide de l'expérience que j'ai acquise pendant que j'étais commissaire des Terres. Parlant d'après cette expérience, je crois qu'il est impossible de mettre la loi actuelle à exécution sans rencontrer les plus grandes difficultés. D'abord, quel serait le coût des arpentages ? J'attire ici tout spéciale-

ment l'attention de la Chambre et du public sur les chiffres que je vais donner. J'ai fait faire les calculs par les officiers les plus compétents du département, M. Taché, l'assistant-commissaire des Terres, et M. Gauvin, surintendant des arpentages. Le moindre prix serait de 12½ cts l'acre, et en y comprenant tous les travaux qui s'y rattachent, ce prix serait de 17 cts l'acre.

A 17 centins de l'acre, 9,415,194 acres donnent un coût total de $1,600,582.98, et à 12½ centins de l'acre, qui est l'évaluation la plus basse des officiers du gouvernement, le coût de l'arpentage seul des terres auxquelles les compagnies ont droit serait de $1,176,899.25. Déduisons de cela, si vous voulez, le prix d'arpentages des 850,000 acres de la Compagnie du chemin de fer du Lac Saint Jean et des 65,000 acres de la Compagnie du chemin de fer de Montréal & Lac Maskinongé, soit un total de 915,000 acres qui, à 17 centins l'acre, donnent un total de $155,550, et, à 12½ centins, $114,375. Il reste encore, M. l'Orateur, un million en chiffres ronds, représentant la somme que la province serait obligée de débourser pour localiser les terres auxquelles les compagnies ont droit. Mais on dit : il n'y a pas besoin d'arpenter, puisque les terres sont fixées par blocs alternatifs de deux milles carrés. Cet argument n'est pas sérieux. Devons-nous interpréter la loi de façon à la rendre illusoire ? La loi dit clairement que les seconds 35 centins seront payables aux compagnies au fur et à mesure que les terres seront localisées et

vendues. Or, pour les localiser et les vendre, il faut nécessairement déterminer l'endroit où elles se trouvent, c'est-à-dire les arpenter. Puis l'on ajoute : pourquoi ne pas vendre les terres déjà arpentées ? Cela ne serait pas plus avantageux pour la province. Nous ne pourrions pas vendre ces terres à un prix assez élevé et il faudrait aussi les faire arpenter de nouveau pour une bonne partie. C'est un fait reconnu que nous sommes obligés de faire reprendre des arpentages déjà faits dans plusieurs parties de la province. Tous les jours nous recevons des demandes à cet effet, et dans plusieurs cas, nous sommes obligés de reconnaître que ces demandes sont raisonnables. De sorte qu'il n'y a aucun avantage à chercher de ce côté-là et nous nous trouvons en face de l'obligation de localiser les terres votées comme subsides aux compagnies, de les vendre et de payer à ces compagnies les 35 centins par acre qui leur reviennent, ou bien de régler avec elles moyennant un prix raisonnable.

Je vous ai dit combien la localisation coûterait en frais d'arpentages seulement. Les calculs officiels portent à un million et demi le coût des arpentages. Je veux être large dans cette discussion et je suis prêt à faire à cette fin la part de l'exagération. Je suis même prêt à admettre, pour l'argument, que le coût de l'arpentage ne serait en tout que d'un demi-million. Prenant cette somme comme admise, je dis M l'Orateur, que nous avons encore un argument péremptoire pour ne pas adopter cette politique. Car il ne faut pas considérer seule-

ment le prix de l'arpentage de ces terres, il y a aussi des frais de perception qu'il faudra encore déduire du prix de vente, et enfin la diminution dans les revenus des bois et forêts, qui découlera de cette vente de terres. Les subsides en question comportent une superficie totale de 9,415,194 acres, égale à 14,711 milles carrés. A 35 centins de l'acre, la vente de ces terres représenterait $3,295,317.90. Déduisons de cette somme le coût de la localisation à 17 centins l'acre : $1,600,582.98 et les frais de perception : $329,531, ou un total de $1,930,113.98, il ne nous resterait que $1,365,203.92 pour rencontrer cette somme de $3,295,317.90 que nous serions tenus de payer aux compagnies immédiatement après la vente de ces terres. C'est-à-dire, M. l'Orateur, que la province, par cette transaction, serait en déficit de $1,930,113.98. Et même en admettant les chifires plus réduits pour le coût de ces arpentages, disons même comme je le disais, il y a un instant, à titre d'argument $500,000, il y aurait encore un déficit considérable.

Ensuite, il est très important de ne pas oublier que par la vente de ces terres, l'on aura à se départir, un jour ou l'autre, du revenu de l'affermage des coupes de bois auquel elles sont maintenant assujetties.

« Les ventes dont il s'agit, dit l'assistant commissaire, étant comme toutes celles faites aux conditions d'établissement et de colonisation, les terrains qu'elles renfermeront seront retraits, petit à petit, des permis de coupes de bois, et lorsque la superficie totale en sera

concédée, le revenu provenant des Bois et Forêts, en le plaçant aux chiffres atteints ces dernières années, sera diminué par cela même d'environ un tiers : les 14,711 milles carrés représentant l'étendue du subside, égalant d'assez près le tiers de la superficie totale aujourd'hui sous licence. »

Un obstacle à la colonisation

Sont-ce là toutes les raisons qui s'opposent à cette politique de localiser les terres dues aux compagnies ? Non, M. l'Orateur, il en est une autre à mes yeux plus grave et plus puissante que nous ne pourrions mettre de côté sans manquer à notre programme et à la logique. Je veux parler de la colonisation.

Depuis que nous sommes au pouvoir, le but principal de nos efforts a été de faire disparaître tous les obstacles à la colonisation, d'encourager cette œuvre éminemment nationale par tous les moyens à notre disposition. Pour cela, nous n'avons rien épargné. Nous avons répandu l'instruction agricole à profusion : nous avons fondé des écoles spéciales ; nous avons encouragé toutes les conventions ayant pour but d'honorer les travaux des champs. Ces efforts, je suis heureux de le reconnaître, ont été appréciés. La colonisation a fait des progrès et elle donne les plus belles espérances pour l'avenir. Il y a quelques jours à peine, mon honorable collègue, le commissaires des Terres de la Couronne, a soumis à cette Chambre au nom du gouvernement, la loi du «home-

stead» qui amende celle adoptée sur ma proposition en 1882, et qui rend le colon plus maître chez lui, et roi dans son domaine. Or, M.l'Orateur, quel serait l'effet de la localisation et de la vente des terres en question sur la colonisation? Je pose la question, vous répondrez quand je vous aurai soumis mes remarques sur ce point. Pour que cette vente rapporte à la province les trente-cinq centins que la loi l'oblige de payer aux compagnies, il nous faut vendre ces terres au moins soixante centins l'acre.

De plus, pour certaines parties de ces subsides, ceux par exemple qui ont été votés par le statut de 1882, la loi fixe le prix de vente de de ces terres à une piastre l'acre. Pouvons-nous vendre ces terres une piastre ou seulement soixante centins l'acre quand nous les vendons 30 et même 20 centins ailleurs ? Le résultat serait d'arrêter immédiatement le mouvement de la colonisation qui se fait actuellement dans notre province. Le gouvernement peut-il faire cela ? Nous venons d'octroyer de nouveaux avantages aux colons. Peut-il lui retirer de la main gauche ce qu'il lui donne de la main droite ? Tout le monde en ce moment parle de colonisation dans notre province. Les uns s'occupent du repatriement des Canadiens émigrés aux Etats-Unis ; les autres travaillent à diriger vers la forêt l'excédant des populations des villes. Et pour faciliter ces mouvements patriotiques on fait appel au gouvernement ; on lui demande des réductions dans le prix des terres ; on lui demande même des concessions gratuites

Nous n'hésitons pas à les accorder lorsqu'elles nous paraissent justes et avantageuses pour l'avenir de la province. Dans ces conditions, le moment serait-il bien choisi pour augmenter le prix des terres dans la province ? Poser la question, c'est la résoudre.

La politique du gouvernement justifiée par M. Shehyn.

Maintenant, M. L'Orateur, ai-je besoin de demander le concours de nos adversaires sur une question aussi importante ? Je ne le crois pas. Je pense qu'ils sont comme nous convaincus que le gouvernement a adopté une politique honnête, juste et avantageuse pour la province. Mais s'ils hésitaient à nous appuyer, je leur demanderais de relire avec moi ce qu'un de leurs chefs, l'honorable M. Shehyn disait en 1887, dans son discours sur le budget, pages 35,36 et 37. C'est la confirmation la plus éloquente de la politique du gouvernement. Je demande à la Chambre de suivre attentivement les paroles de M. Shehyn, et je prie le public impartial de les méditer sérieusement :

« Les deux montants, disait-il alors, qui vien-
« nent ensuite dans le tableau et forment $1,-
« 548,428 50, représentent des obligations résul-
« tant des lois que nous avons passées à la
« dernière session pour convertir en argent les
« subsides de terrains accordés aux compa-
« gnies de chemins de fer en 1882. Le montant
« total des subsides dont la conversion est auto-
« risée par la loi de 1886 est de $3,588,550.00,

« en prisant les terres à 70 centins l'acre, tel « que fixé par la loi.

« Comme on peut le voir en consultant l'Etat « numéro 4, je ne fais entrer dans le passif « énuméré dans cet état que la moitié des som- « mes que représente en argent cette conver- « sion de subsides, déduction faite des $245,- « 846,50 déjà payées à compte, et je laisse dans « la catégorie des obligations douteuses la som- « me de $1,794,275.00 représentée par les 35 « centins l'acre que nous aurons à payer aux « compagnies, lors de la vente des terres spé- « cialement affectées à ces subsides. Je ne « parle pas non plus des subsides en argent « que cette loi accorde à certaines compagnies.

« De prime d'abord, on est porté à croire que « la vente de ces terres fournira un apoint consi- « dérable pour amortir la dette résultant de la « législation qui nous occupe ; mais en exami- « nant un peu ce que rapportera la vente de « ces terrains et ce qu'elle nous fera perdre sur « le revenu des bois et forêts, on arrive bien « vite à la conclusion qu'il n'en est rien.

« D'après les renseignements fournis par M. « Moreau, secrétaire des affaires de chemins de « fer, les subsides en question forment un total « du de 5,126,500 acres de terre, ou une étendue « de 8,610 milles en superficie. Que rappor- « tera la vente de ces terres ? Le statut en fixe « le prix à 70 centins l'acre, pour établir la « quotité des sommes payables aux diffé- « rentes compagnies ; mais il est évident que « nous ne pouvons pas vendre à ce prix. Du « 30 juin 1867 au 30 juin 1886, il a été vendu

« 2,633,892 acres de terres de la Couronne et le « prix de ces ventes forme un total de $1,- « 046,490.90, ce qui fait une moyenne de 39.7 « centins l'acre. A ce prix, les 5,126,500 acres « compris dans les subsides conversibles en « argent représentent $2,035,220.50. Mais pour « livrer ces terres aux acquéreurs, il faut les « arpenter, ce qui coûte environ 17 centins « l'acre, en prenant la moyenne du coût de ces « travaux, tels qu'exécutés par le département « des Terres de 1867 à 1886. Pour 5,126,500 « acres, à 17 centins l'acre les frais d'arpentage « forment une somme de $871,505.00. Il faut « naturellement retrancher cette semme du « produit brut de la vente des terres, qui se « trouve ainsi réduit au chiffre net de $1,163,- « 715.50.

« Il est une autre considération qu'il ne faut « pas perdre de vue En vendant ces terres pour « les livrer à la colonisation, vous les enlevez « à l'exploitation de l'industrie forestière et « vous diminuez d'autant les recettes provenant « des bois et forêts. En calculant d'après les « données fournies par le rapport du Commis- « saire des Terres pour 1886, c'est $91,984.90 de « revenu annuel que vous enlevez au trésor. « Capitalisé à 5%, ce revenu représente un « principal de $1,839,988.00. C'est-à-dire que la « vente de ces terres, qui rapportera net, dé- « duction faite des frais d'arpentage, seulement « $1,163,715.50, nous fera perdre un revenu « annuel représentant un capital de $1,839,088. « 00, de sorte qu'au lieu de nous fournir les « moyens d'acquitter les obligations résultant

« de la législation de la dernière session, ces
« ventes nous occasionneront une perte en ca-
« pital de $675,372.50, ou la différence entre ce
« que nous perdrons sur le revenu du bois et
« ce que nous retirerons net de la vente des
« terres.

« Ceci suppose la vente des terres faite im-
« médiatement. Mais il faudra trente ans pour
« vendre ces terres, si les ventes s'effectuent
« dans la même proportion que depuis la Con-
« fédération. En dix-neuf ans, du 1er juillet
« 1867 au 30 juin 1886, nous n'avons pu vendre
« que 2,633,893 acres de terres de la Couronne ;
« pour vendre dans la même proportion an-
« nuelle les 5,126,500 acres compris dans les
« subsides de chemins de fer, il faudra trente-
« sept ans, ce qui fera une moyenne d'environ
« 239,554 acres par année. A 70 centins l'acre,
« moins les 17 centins pour les arpentages, ces
« ventes rapporteront $84,033.62. L'intérêt
« sur $1,794,375 que représentent les premiers
« 35 centins, forme pour chaque année, à 5%,
« une somme de $89,713.75, de sorte que en sup-
« posant, contre toute probabilité, que nous
« trouvions à vendre ces terres 70 centins l'acre
« comptant, le produit net de ces ventes ne rap-
« porterait pas encore le montant requis cha-
« que année pour couvrir l'intérêt sur la moi-
« tié des sommes accordées et ne laisserait
« rien pour racheter le capital.

« Enfin, il est bien connu qu'il est impossi-
« ble de retirer une partie considérable du
« prix de la vente des terres de la Couronne :
« je crois qu'il n'est pas exagéré de dire que

« pour compter sûrement, il faut défalquer au « moins 30% du prix nominal, ce qui fait qu'en « pratique, nous ne pouvons certainement pas « compter sur plus de $67,236.90 provenant de « la vente des terres, pour acquitter les $89,- « 713.75 d'intérêts à servir sur les $1,794,275.00 « de subsides payées aux compagnies pour les « premiers 35 centins, ce qui laisse pour cha- « que année un découvert de $22,486 35. Du « reste, ces sommes seraient payées de suite aux « compagnies à compte des derniers 35 centins, « puisqu'en vertu de la loi, elles ont droit de « toucher cet argent du moment que les terres « sont vendues.»

M. l'Orateur, je ne commente pas ces paroles, je les livre à la méditation de la Chambre et du public. Il y a dans ces lignes que je viens de citer la confirmation la plus éclatante de la politique que nous demandons à la chambre d'approuver. En deux mots, M. Shehyn déclarait alors que la politique de la localisation des terres signifiait une perte nette de près de la moitié dans le prix de revient et une perte de revenu dans les recettes du département des Terres pour l'avenir.

Avantages du règlement

Immédiatement après les obstacles qui s'opposent à la localisation, il y a lieu de consulter les avantages qui doivent découler du règlement que nous nous proposons de faire. La base de l'arrangement est celle-ci : le gouvernement paiera le moins cher possible, mais

dans tous les cas, il ne paiera pas plus de 17½ centins par acre, soit la moitié de ce que nous serions obligés de payer après avoir arpenté et vendu les terres. Calculons ce que cet arrangement représente au total.

A 35 centins l'acre, prix que la loi accorde aux compagnies, nous devons à celles-ci, pour 9,415,194 acres de terre, la somme de $3,295,127.90. Cependant, M. l'Orateur, cette somme ne représente pas fidèlement ce que nous sommes appelés à payer actuellement. Ces 3,295,127.90 ne sont pas toutes gagnées; sur ce total, il y a, calculant le prix des terres à 35 centins, $841,027,95 qui ne le sont pas encore et qui ne le seront pas d'ici à longtemps probablement. Ces $841,027,95 sont donc à déduire du montant total, et, en les déduisant, il ne reste plus que $2,454,290,65 qui sont payables immédiatement. Voilà ce que nous devons, en payant 35 centins de l'acre, aux compagnies. Mais si vous acceptez l'arrangement que nous discutons, cette somme se trouve réduite de moitié et nous n'avons plus à payer que $1,227,145,32½, laissant de côté les $420,513,02 ou moitié des $841,027,25 qui ne sont pas encore gagnées. Repartie au point de vue de la responsabilité des partis, cette somme de $1,227,145,32½ figure comme suit:

Pour le gouvernement Mercier soit 4,654,299 acres.....	$814,502,32½
Pour les gouvernements antérieurs soit 2,357,960 acres.....	$412,643
Total	$1,227,145,32½

Si à cela, l'on ajoute la partie non gagnée, en calculant toujours à 17½ cts, la part du gouvernement Mercier serait soit 602,935 acres	$105,513.62½
Et celle des gouvernements antérieurs, soit 1,800,000 acres.....	$315,000
Total	$420,513.62½

Par cet arrangement, nous rayons du passif de la province une obligation de plus de trois millions de piastres qui y figure depuis plusieurs années. Vous me direz peut-être que cette dette n'est qu'éventuelle ou conditionnelle ; oui, mais elle n'en constitue pas moins une dette et une espèce d'hypothèque sur le domaine national.

Puis nous n'avons pas l'inconvénient qui résulte de l'arpentage, de la perception du prix de vente ainsi que de la perte du revenu dans l'exploitation des bois et forêts. Voilà un argument qui mérite l'attention de cette Chambre.

Je parlais, il y a quelques instants des inconvénients qui résulteraient de la localisation des terres au point de vue de la colonisation. Il ne faut pas oublier non plus ceux que produirait une diminution considérable dans le revenu des bois et forêts. Située comme elle l'est et occupant la position qu'elle occupe dans la Confédération, la province de Québec compte en grande partie sur ce revenu pour rencontrer ses obligations. Ce revenu compro-

mis, on peut dire qu'il ne lui resterait plus que la taxe directe pour faire honneur à une grande partie de ses engagements. Si vous étudiez le revenu du département des Terres depuis plusieurs années vous verrez que la très grande partie provient des bois et forêts. L'an dernier, sur un million quarante cinq mille trois cent dix piastres ($1,045,310) qu'il a contribuées au trésor provincial, plus de 900 mille piastres viennent des bois et forêts.

Il y a encore une autre considération qui milite en faveur de ce règlement. Par le fait même nous venons au secours des compagnies. Elles ont compté sur cette garantie, nous ne faisons qu'accomplir un acte de justice à leur égard. Cette législation, du reste, leur sera avantageuse à plusieurs points de vue. Leur crédit se raffermira, les travaux pourront être continués et tous ces chemins, aujourd'hui inachevés, pourront se terminer, ce qui donnera du travail et ajoutera à la prospérité dans une grande partie de la province.

L'intention du gouvernement Mercier

Sur une question comme celle-là, M. l'Orateurs, il est toujours bon de connaître l'opinion de nos adversaires. A ce propos lorsque nous étions dans l'opposition, je me demandais quel était le but des libéraux en faisant un *Hansard* comme celui que l'on appelle le *Hansard* Malenfant; c'était un compte-rendu en grande partie *ex-parte* ou d'un seul côté des délibérations de cette Chambre. Il semble qu'il

n'y avait de place que pour le gouvernement et ses partisans. Nous, pauvres députés siégeant dans les froides régions de l'opposition, nous avions beau faire notre possible, défendre courageusement les intérêts de la province c'est à peine si l'on nous accordait quelques lignes pour dire que nous avions parlé. Aujourd'hui, M. l'Orateur, curieux retour des choses, ce *Hansard* sert à justifier notre politique et à confondre l'attitude de nos adversaires. J'ouvre ce *Hansard* à la page 520, et je vois que l'honorable M. Mercier, parlant sur la question de l'emprunt de 10 millions, confirmait en les reproduisant les paroles suivantes dans un discours antérieur : le 27 décembre 1890.

" Nos adversaires, quand ils étaient au pouvoir, ont décrété que les compagnies de chemins de fer auraient droit à 35 cents pour chaque arpent de terre à elles accordé, et cela quand ces terres seraient vendues et payées. C'est au moins trois millions de piastres d'obligations qui nous restent à acquitter de ce chef.»

L'intention qu'avait M. Mercier de considérer ces sudsides comme une obligation de la province est-elle assez évidente? Le chef du parti libéral a du reste laissé voir, je crois, par ses actes et son attitude générale touchant cette question de même que par ces paroles, sa politique sur ce sujet, et sa politique était de convertir ces subsides en argent.

Comme preuve des intentions de M. Mercier je puis m'appuyer sur une déclaration d'un

homme qui a eu avec lui des rapports fréquents et qui peut parler en connaissance de cause. Voici une lettre qui parle par elle-même, je traduis, elle est écrite en anglais :

Montréal, 1896.

(*Au sujet des deuxièmes* 35 *centins des subsides en terres.*)

« Hon. E. J. Flynn,
« Premier,

« Cher Monsieur,

« Au sujet du subside ci-dessus, je dois vous dire que l'un des plus forts arguments en faveur des résolutions du gouvernement concernant ces subsides, sont les déclarations de feu l'hon. M. Mercier, alors premier ministre de la province, qui étaient comme suit : « Je considère « que la réclamation des compagnies de chemins « de fer de la province pour le deuxième « trente-cinq centins de subsides en terres com- « porte virtuellement une première hypothèque « sur le domaine de la Couronne et consé- « quemment qu'on ne peut la laisser subsister. « Ce sera ma politique à une date rapprochée » de disposer de cette réclamation par un règle- « ment en argent. »

« I consider that the 2nd 35 cents per acre land grant claim of the Railway of this Province is virtually first morgage on the Crown Domain and consequently cannot be allowed

and remain. It will be my policy at an early date to dispose of this claim by a cash settlement. »

« La déclaration ci-dessus m'a été faite plus d'une fois par feu l'ancien premier ministre, et je suis sûr qu'il a fait la même déclaration à d'autres hommes intéressés dans les chemins de fer, parce que c'était alors le sujet de la conversation parmi les intéressés. Ces déclarations de feu l'ancien premier ministre donnèrent immédiatement une valeur additionnelle à cette réclamation et elle devint bientôt une garantie de valeur sur le transfert de laquelle nous pûmes obtenir des avances considérables des banques et des capitalistes pour nous permettre de continuer nos entreprises.

« En espérant que vous trouverez dans les déclarations ci-dessus une preuve additionnelle de la justice de la réclamation des compagnies de chemins de fer,

« Je demeure,

« Votre obéissant serviteur,

(Signé) « H. J. BEEMER »
Président
Q. M. & C. R'y Coy.
P. P. J. R'y Coy.
O. & G. R'y Coy. »

M. COOKE.—Le premier ministre sait-il que M. Beemer a essayé de faire signer cette lettre par d'autres officiers de compagnies de chemins

de fer à Montréal et que ceux-ci ont refusé ?

L'hon. M. Ffynn.—Je ne connais pas ce qui se passe à Montréal, mais ce que je sais c'est que l'on m'assure que cette lettre peut être au besoin corroborée par plusieurs autres personnes dignes de foi.

M. l'Orateur, je n'ai pas cité l'opinion de M. Shehyn, l'opinion de M. Mercier, et cette lettre de M. Beemer, parce que je crois qu'il est nécessaire d'appuyer notre politique sur celle de nos adversaires. Je prétends humblement que notre politique se justifie par elle-même, qu'elle repose sur un principe juste et qu'elle est également avantageuse et aux compagnies intéressées, et au public et à la province. Mais je trouve dans ces discours et ces opinions de nos adversaires une surabondance de témoignages en notre faveur, et j'aime à les rappeler à la mémoire de nos amis de la gauche, au cas où ils seraient tentés de les oublier et de condamner aujourd'hui ce qu'ils approuvaient hier. (Appls.)

L'obligation que nous contractons.

Ceux qui s'intéressent aux finances de la province se demanderont sans doute quelle est la responsabilité que nous contractons par ce projet de règlement ? Nous avons pensé à cela, M. l'Orateur, et nous savons parfaitement à quoi nous en tenir.

Supposons que nous soyons appelés à payer 17½ centins de l'acre. (Cela n'est pas encore décidé, mais dans tous les cas le gouvernement

ne se propose pas de donner plus que ce chiffre.) Sept millions douze mille deux cent cinquante-neuf acres sont actuellement gagnés et dus. A 17½ centins de l'acre, cela donne un total de $1,227,145.32½. Je suppose que nous payons 4% d'intérêt sur cette somme, le service annuel sera de $49,085.81. Mais nous croyons que nous pouvons avoir le montant nécessaire à 3%, ce qui réduirait l'intérêt annuel à $36,814,35. Voilà pour ce qui est actuellement dû par la province. Supposons encore qu'à cette somme nous soyons obligés d'ajouter dans un avenir plus ou moins éloigné le règlement des subsides non encore gagnés par les compagnies, c'est-à dire 2,402,935 acres. A 17½ centins, cela ferait en argent la somme de $420,513.62½ A 4%, l'intérêt serait de $16,820 54, et à 3% $12,615 40. Le total des subsides gagnés et non gagnés, convertis à 17½ centins, nécessiterait donc un intérêt annuel, à 3%, de $49,429.75. Mais si, comme on le prétend, le gouvernement fédéral prend le chemin de fer de la Baie des Chaleurs comme tronçon de l'Intercolonial, alors, même avec le règlement des subsides non encore gagnés, le chiffre du capital et de l'intérêt ne serait pas beaucoup augmenté, car cette compagnie figure pour près des trois quarts dans les subsides qui restent à gagner, savoir pour 1,800,000 acres sur un total de 2,402,935. De sorte que l'intérêt, à trois pour cent, que la Province aura à payer pour la partie gagnée, ne sera que $36,814.35, et, tout considéré il y a lieu de croire que le total de l'intérêt ne dépassera pas 40,000, en ajoutant

ce que la Province pourra avoir à payer pour les subsides non gagnés. Y a-t il là de quoi s'alarmer pour l'équilibre de notre budget ? Non, M l'Orateur ; au point de vue des finances de la province, ce projet est beaucoup plus favorable que celui de la localisation des terres.

Repartition par tête de la population

Que représente cette somme repartie sur chaque tête de la population ? Le recensement de 1891 porte à 1,488,535 âmes la population de la province de Québec, soit aujourd'hui 1,500,000 au moins. Divisant cette somme de $1,227,145.32½ qui représente les subsides en terres actuellement gagnés et convertis à 17½ centins de l'acre, nous arrivons à 82 centins, ou, plus exactement, 81¾ centins pour chaque habitant de cette province. Le même calcul pour le service de l'intérêt annuel, c'est-à-dire $36,814.35 nous donne le chiffre minime, pour ne pas dire insignifiant, de 2½ centins pour chaque tête de la population. Ajoutons à cela, si vous voulez, afin d'être plus exact et de couvrir toutes les éventualités de l'avenir, la somme de $420,513 52 qui représente les subventions en terrres, votées mais non encore gagnées, et qui pourraient devenir dues plus tard. Ce chiffre représente 28 centins par tête de la population. A 3%, l'intérêt sur cette somme serait de $12,615.40 ou un peu moins d'un centin, c'est-à-dire 5/6 de un centin par tête de notre population. Donc pour le service

de l'intérêt chaque tête de la population aurait à payer la somme énorme de $3\frac{1}{6}$ centins en tout.

Repartition sur la propriété imposable

Voulez-vous savoir encore ce que cette obligation représente au point de vue de la propriété imposable de la province ?

La propriété imposable dans la province est evaluée à $406,271,694.00. Repartie sur cette propriété le paiement des subsides actuellement gagnés savoir $1,227,145 32$\frac{1}{2}$ représente 3/10 de un pour cent, c'est-à-dire près de $30\frac{1}{5}$ centins par 100 piastres. L'intérêt à $36,814.35 par année ne représente que 7/8 de un pour cent sur cette valeur totale, c'est-à-dire $\frac{7}{8}$ de centin par 100 piastres. Ajoutons, toujours pour rencontrer toutes les éventualités, les $420, 513.52 de subsides non encore gagnés, ce chiffre ne représente qu'un peu plus de 1/10 de 1 pour 100, soit environ $10\frac{1}{3}$ centins par 100 piastres de notre propriété imposable, et l'intérêt de 3% sur cette somme, soit $12,615.40, représente un peu moins de 1 3/100 de 1 pour 100, c'est-à-dire un peu moins de $\frac{1}{3}$ de centin par 100 piastres Ce qui nous donnerait pour l'intérêt les chiffres minimes, ou plutôt infinitissimaux, de 7/800 de 1 pour 100, et 1/300 de 1 pour 100.

Telle est, envisagée à tous les points de vue, au point de vue des finances de la province, de la population et de la valeur immobilière, l'obligation que nous contractons. Il peut vous paraître puéril, M. l'Orateur, d'entrer dans tous

ces détails et d'avoir recours à autant de chiffres. J'ai voulu suivre l'exemple que nous a donné M. Shehyn lorsqu'il s'est agi de faire voter par cette Chambre l'emprunt de 10 millions en 1890. Je me rapppelle alors à quel jeu de chiffres se livrait le trésorier libéral pour combattre l'objection du parti conservateur qui signalait le fardeau qu'il était sur le point d'imposer aux contribuables de cette province. Dix millions d'un coup, c'était un chiffre considérable, cela ne s'était jamais vu encore dans cette enceinte parlementaire ; aussi M. Shehyn prenait-il le moyen de dissiper toutes les craintes et de prévenir toutes les anxiétés populaires. C'est en vain que nos amis disaient : notre dette est déjà considérable, vous l'avez augmentée de trois millions et demi par un emprunt régulier ou proprement dit, sans parler de ses autres engagements, depuis que vous êtes au pouvoir, il est imprudent d'y ajouter encore dix millions quand votre déficit va croissant chaque année, que vos recettes diminuent et que vos dépenses augmentent dans une proportion alarmante. L'hon. M. Shehyn se levait alors muni de calculs pour essayer de nous rassurer. Qu'est-ce que nous devons après tout, disait-il avec l'assurance d'un financier dont les affaires sont dans un état des plus prospères. Et alors, il entrait dans ce raisonnement dont je veux vous donner un exemple, non pas tant pour justifier notre politique que pour vous démontrer l'impossibilité dans laquelle il se trouve avec ses amis, de s'opposer aujourd'hui à cette mesure. Je trouve ces paroles dans le

Hansard Malenfant, volume de 1890, pages 650 et 507, *Hansard* qui a été fait dans un but de glorification pour nos adversaires et qui est aujourd'hui à la fois leur condamnation et notre justification.

« En comparant la valeur de la propriété « foncière, lors de la Confédération, avec ce « qu'elle est aujourd'hui, disait M. Shehyn, il « est facile de constater si nos adversaires sont « dans le vrai lorsqu'ils déclarent sérieuse- » ment que notre dette est hors de proportion « avec nos ressources. En prenant les années « de 1867 et 1881 pour point de comparaison « nous constatons le résultat que voici. La pro- « priété rurale en 1881 accuse sur 1867, une « augmentation de $75,510,594, et la propriété « urbaine une augmentation de $27,994,300.00, « soit un total de $103,504,894.00 en plus va- « lue en faveur de 1881. Si de 1867 à 1881 les « propriétés rurales et urbaines ont augmenté « en valeur d'une somme de $103,504,894, à « quel montant peut-on porter ce chiffre en « 1890 ? En prenant pour base l'augmentation « de 1867 à 1881, en se servant de la même pro- « portion, ce qui n'est pas exagéré, l'on atteint, « en 1890, le chiffre de $344,693,696.00.

« En déduisant la valeur de la propriété « rurale et urbaine en 1867, soit 174,978,174,00, « l'augmentation de 1867 à 1890 se trouve « conséquemment de $169,716,522,00.

« Telle est donc aujourd'hui, approximati- « vement, la valeur totale de la propriété fon- « cière dans la province de Québec. La tota- « lité de notre dette nette étant, ce jour, de

« $22,000,000 en chiffres ronds, l'intérêt à 5%,
« sur ce montant est de $1,100,000, ce qui,
« sur $344,693,696, valeur de la propriété, re-
« présente un percentage de ⅓ de un pour cent.
« Les $10,000,000 d'emprunt qui sont compris
« dans ces $22,000,000 de dette nette, à 4%,
« exigeront un service d'intérêts additionnels
« de $400,000, qui se trouve inclus dans les
« $1,100,000 d'intérêt. Or ces $400,000, com-
« parées à la valeur de la propriété foncière,
« représentent un percentage de 11% d'un
« par cent seulement. Ainsi, $22,000,000 de
« dette nette équivalent à 6¾ 81% sur le total
« de la propriété foncière actuelle, $1,100,000
« d'intérêt, ½ de un par cent, et $400,000, 11%
« d'un par cent. Or, quel est celui qui osera
« prétendre que 11% de un par cent est une
« charge trop lourde pour la province, qui,
« après tout, est la seule obligation additionelle
« que nous imposons par l'emprunt de dix mil-
« lions ? Une telle prétention serait ridicule
« aux yeux des gens qui s'y connaissent en ces
« matières.

« En examinant ces états, il est facile de voir
« jusqu'à quel point sont peu fondées les accu-
« sations de nos adversaires. Il ne faut pas ou-
« blier que lorsque notre dette sera rembourса-
« ble sa proportion avec la valeur de la propri-
« été foncière aura notablement changé, attendu
« que la valeur de cette dernière aura probable-
« ment quadruplé et même quintuplé. Nos
« titres, à leur échéance, pourront, en toute
« probabilité, être remplacés par de nouveaux
« titres à un taux d'intérêt bien inférieur à

« celui d'aujourd'hui. La province aura alors, « si elle le juge à propos, la faculté d'étendre « les délais du remboursement de manière « à ce que le fardeau en soit aussi léger que « possible.

« Nos adversaires ont donc tort de crier à « la ruine, à la banqueroute en présence d'un « tableau qui indique que la dette nette, en « regard de la propriété foncière, n'est que de « 6¾ 81°/₀, dans le cas seulement d'un rembour- « sement immédiat du capital par une repar- « tition ; mais telle n'est pas la situation dans « le moment, car tout ce que nous avons à con- « sidérer c'est le service des intérêts du total « de la dette nette qui ne représente qu'un tiers « de un pour cent, en y comprenant les $400,- « 000, d'intérêt à payer lorsque ces dix millions « seront dépensés.

« Quel est l'homme, tant soit peu versé en « ces matières, qui osera dire qu'une dette « nette, représentant un percentage de 6¾ 81°/₀ « sur la valeur de la propriété foncière d'un « pays, soit une source de danger au point de « vue financier, ou en d'autres mots, de préten- « dre qu'un service d'intérêts représentant un « tiers de un pour cent de la valeur de cette pro- « priété indique un état alarmant, surtout lors- « que ce n'est pas le capital que nous sommes « appelés à payer mais seulement à pourvoir « aux intérêts. »

Vous avez là l'opinion du trésorier de l'administration précédente, que nous pouvions envisager de nouvelles obligations sans crainte en 1890. Et pourtant, quelle était alors la posi-

tion financière de la province ? Beaucoup moins rassurante qu'aujourd'hui. Nos dépenses augmentaient, notre revenu était insuffisant, l'équilibre était rompu, nous étions en déficit de un million et plus. Cependant M. Shehyn nous déclarait qu'il n'y avait rien à craindre, et que nons ne devions pas hésiter à ajouter dix millions au passif de la province. Et bien, si nous pouvions nous permettre cela en 1890, alors que nous étions en déficit, et que nos dépenses augmentaient toujours, si alors, M. l'Orateur, 10 millions de capital et 400 milles piastres d'intérêt ne devaient pas nous effrayer, à *fortiori* ne devons-nous pas nous alarmer aujourd'hui d'un capital, disons d'un million et demi et d'un intérêt soit de $40,000, nos finances étant améliorées, nos dépenses ayant diminué et nos revenus ayant augmenté. J'ai hâte d'entendre nos adversaires. Peuvent-ils condamner aujourd'hui ce qu'ils approuvaient hier dans une mesure beaucoup plus large ? Ils sont liés d'avance à notre politique. Ils auraient fait plus que nous si l'occasion s'était présentée. Assurément ils ne nous reprocheront pas de sauver à la province près de la moitié de l'obligation que nous devions rembourser au complet, sans l'arrangment que nous proposons. (Appls). D'autant plus qu'aujourd'hui les attermoiments ne sont plus possibles, qu'il nous faut agir et que nous choisissons le moyen le plus pratique et le plus avantageux à toutes les parties intéressées.

Je comprends qu'il ne suffit pas de justifier

notre conduite par les raisons de nos adversaires. Nous avons un passé, nous avons des traditions que nous devons suivre. Souvent nos adversaires nous ont jeté le gant, nous accusant d'être seuls responsables de cette politique des chemins de fer dans la province. J'ai le droit de leur dire dans le langage d'un avocat: je lie contestation avec vous. Voici notre dossier, soumettez le vôtre ; nous allons les comparer afin d'établir la responsabilité de chacun devant l'histoire. C'est peut-être le meilleur moyen de dissiper tout doute, s'il en reste, sur la justice de la question qui nous occupe.

Coup d'œil retrospectif.

Cette province de Québec a payé jusqu'à présent pour subsides aux chemins de fer la somme de $24,508,627.30. De fait, la très grande partie de notre dette se compose de subsides votés à cette fin. Sur cette somme, le chemin de fer du Nord figure pour un chiffre de $13,947,341.05, soit une moyenne de $39,082,41 par mille sur une longueur de 356,87/100 milles. L'aide accordée aux autres chemins de fer représente un chiffre de $10,561,286,25, pour 1698,82/100 milles de chemins, ou une moyenne de $6,216.83 par mille. 614,95/100 milles ont été construits sans aide de notre part, ce qui porte à 2670, 64/100 le nombre de milles de chemins de fer construits dans cette province depuis la Confédération. Le gouvernement fédéral a aussi payé pour la construction des chemins de fer dans notre province jusqu'au 30 juin 1895, $9,393,550.97. Enfin, les

municipalités ont contribué jusqu'au 30 juin 1895, pour une somme de $2,082,144.62.

Le gouvernement de la province d'Ontario a payé pour subventions aux chemins de fer $6,747,178.24, et les municipalités $10,264,183.37 ou un total de $17,011,361.61, le tout jusqu'au 30 juin dernier.

Comparons maintenant les sommes dépensées par les deux gouvernements pour les mêmes fins :

Gouvernement de	Québec.....	$24,508,627.30
"	Ontario.....	6,747,178.24

soit une somme de $17,761,449.06 que le gouvernement de Québec a dépensé de plus que celui d'Ontario pour la construction des chemins de fer. Le fait est que, de toutes les provinces, c'est celle de Québec qui a eu la politique la plus prononcée en matière de chemins de fer. Il semblerait que l'on ait toujours jugé que c'était pour nous un devoir impérieux de développer nos ressources et d'améliorer nos moyens de communications. Le peuple l'a compris et il a toujours approuvé ceux qui ont dirigé cette politique avec prudence et sagesse, et je ne doute pas qu'il nous approuve encore à l'avenir.

Dans la comparaison que je viens de faire entre Ontario et Québec, vous avez dû remarquer la différence qui existe entre le système d'aide public des deux provinces. Ici, c'est le gouvernement qui fait tout ou à peu près, tandis que dans Ontario les municipalités por-

tent la plus grande partie du fardeau. C'est ce qui explique le chiffre de notre dette en autant que les chemins de fer sont concernés.

J'arrive aux responsabilités de chaque parti dans le vote des subsides aux chemins de fer, ou, en d'autres termes, dans la création de la dette pour la construction des voies ferrées. C'est ici que l'intérêt augmente et que l'uniformité de la politique conservatrice apparaît dans toute son évidence.

Les subventions en terres accordées aux chemins de fer par les gouvernements qui ont précédé celui de M. Mercier forment un total de.....5,829,000 acres

Ce qui représente, à	70 centins	l'acre.....	$4,080,300,00
«	35	«	2,040,150,00
«	17½	«	1,020,075,00

Les subventions en argent ont été de $4,193,-160.99.

A la date du 31 janvier 1887, quand le gouvernement Mercier a commencé à administrer les affaires de la province, il y avait, comme subventions en terres autorisées par la législature.

Premier 35 cts, balance de subventions converties: 3,098,082 acres, soit, à 35 cts $1,084,-328.70

Deuxième 35 cts., 3,800,500 acres, soit, à 35 cts, $1,330,175.00

Non converties: 1,298,000 acres.

Comme subventions en argent existant au 31 janvier 1887: $579,732,25.

Voici maintenant les subsides tant en terres

qu'en argent qui ont été votés sous le gouvernement Mercier :

Subsides en terres

Session de 1888 (51-52 Vict., chap. 91...	2,515,006	acres
1ère « 1890 (53 Vict., chap. 101).....	100,000	«
2em « « (54 Vict. chap. 88).....	5,529,000	«
Total	8,144,000	acres

Plus les subsides suivants dont la source remonte aux administrations précédentes que M. Mercier a ressuscités ou revotés.

51-52 Vict., chap. 91.....	810,000	acres
53 Vict., chap, 101	508,000	«
54 Vict., chap. 88.....	196,000	«
Formant un total de	1,514,000	acres

Ajoutez ce chiffre aux subsides en terres nouveaux votés sous le gouvernement Mercier, et vous avez :

Subsides nouveaux.....	8,144,000	acres
Subsides ressuscités ou revotés.....	1,514,000	acres
Grand total de subsides en terres	9,658,000	acres

A 70 centins l'acre ces subsides en terres représentent :

Pour le gouvernement Mercier

8.144,000 acres à 70 cts.....	$5,700,800,00
Plus 1,514,000 acres ressus-	

cités ou revotés à 70 cts.....	1,059,800,00
Formant un total de	$6,760,600,00

Subsides en argent

Session de 1888 (51-52 Vict., chap. 91).....	$1,589,882.00
1ere « 1890 (53 Vict., chap. 101).....	48,000.00
2em « « (54 Vict., chap. 88).....	2,141,050.00
Total	$3,778,932.00
Subside en argent des gouvernements précédents revotés à la session de 1888, (51-52 Vict. chap. 91).....	18,000,00
Total des subventions en argent	$3,796,932,00

Récapitulons maintenant :

Subsides nouveaux en terres.....	$5,700,800,00
« en terres ressuscités ou revotés.....	1,059,800,00
Subsides nouveaux en argent.....	3,778,932,00
« en argent provenant des administrations antérieures et revotés.....	18,000,00
Grand total	$10,557,532,00

Si l'on calcule les terres à 35 centins et à 17½ cts, nous arrivons aux chiffres suivants comme subsides absolument nouveaux accordés par le gouvernement Mercier savoir :

8,144,000 acres à 35 cts.....	$2,850,400,00
« « 17½ cts.....	1,425,200,00
Total en terres	$4,275,600.00

Subsides en argent	3,778,932,00
Ce qui forme un grand total de nouveaux subsides de	$8,054,532,00

Etat de choses existant à l'avènement du gouvernement De Boucherville

Le gouvernement DeBoucherville a été assermenté le 21 décembre 1891. Nous pouvons prendre comme date le 31 décembre, de même que nous avons pris comme date de l'avènement du gouvernement Mercier le 31 janvier 1887.

A la date donc du 31 décembre 1891, nous trouvons l'état de chose suivant, tant pour les subsides en terres que pour les subsides en argent.

Subsides en terres, total, 13,293,500 acres, lesquels se décomposent en subventions en terres converties en argent, non converties et caduques, savoir :

Subventions converties en argent, total	8,528,260 acres
Subventions non converties en argent	4,728,000 "
Subventions caduques	37,240 "
Total,	13,293,500
Subventions en argent non périmées le 31 décembre 1891,..	$3,165,410.99

Si nous réduisons en argent les subventions en terres con-

verties en argent, à la date du 31 décembre 1891, nous avons les chiffres suivants :

Balance des 1ers 35 cts. 3,171,402 acres.....	1,249,990.70
	$4,415,401.60

Je citerai ici les paroles que M Mercier a prononcées devant cette Chambre à l'appui des résolutions que son gouvernement avait soumises accordant des subventions à différents chemins de fer. Voir *Hansard*, Malenfant p. 489]. Je les cite à titre d'aveux et sans garantir la parfaite exactitude de ses chiffres.

Voici ce qu'il disait :

« Je n'admettrai pas qu'il est effrayant, mais je veux vous le donner dans toute sa brutalité. Nous vous demandons comme subsides en argent de nouveau pour $2,496,770, et nous vous demandons des subsides en terre pour 6,435,000 acres, qui à 35 cents, font $2,252,250, moins 1,132,000 acres qui, à 35 cents, font $396,200, ces dernières étant comprises dans les anciens subsides, soit perimés que nous faisons revivre, soit encore existants, mais que nous retranchons des subsides en terre que nous accordons, ce qui fait un total de $4,352,820. Il faut déduire de ce montant encore $25,720 d'argent que nous votons en second lieu, qui constituaient déjà une dette de la province ; et 84,000 acres de terre qui sont retranchées du subside périmé du chemin de fer de Montfort que nous n'accordons pas, que

nous ne faisons pas revivre, parce que nous accordons 10,000 acres de terre à ce chemin de fer par mille.

"Voilà conséquement une obligation de 4¼ millions nouvelle que nous vous demandons. Je sais, M. l'Orateur, que c'est énorme. J'aurais voulu que le chiffre fut moins élevé, mais aurait-il été sage de reculer, dans les circonstances ? Je ne le crois pas. Nous croyons que la province de Québec est lancée dans une voie de progrès tel qu'il serait imprudent de l'arrêter.»

Nos adversaires politiques ne pourront recuser celui qui a prononcé ces paroles, et ils devront les trouver assez éloquentes, pour ne pas dire compromettantes, pour leur cause.

Depuis cette date, par le statut 57 Vict., chap. 5 1894, les subventions en terres ont été déclarées périmées à la date du 1er novembre 1893 pour..... 3,308,503 acres

Etat de choses existant à la date du 28 décembre 1896 :

Subventions en terres non périmées..... 9,415,194 acres

Si l'on ajoute à ce chiffre les renonciations et les subventions caduques, savoir :..... 573,574 acres

On arrive au chiffre total existant à la date du 31 décembre 1891, à une différence de..... 3,771 acres,

Différence qu'il importe peu d'expliquer.

Quant aux subventions en argent non péri-

mées à la date du 28 décembre 1896, elles s'élèvent à la somme de $464,296.86. Si nous réduisons en argent les subventions en terres converties en argent, à la date du 28 décembre 1896, nous arrivons au résultat suivant :

Balance, premiers 35 cents, 809,910 acres ou $283,468 50, deuxième 35 cents, 9,415,194 acres ou $3,295,317.90.

Il résulte de ce qui suit que la position a été améliorée depuis le 31 décembre 1891 à venir jusqu'au 28 décembre 1896 de la même manière suivante :

Subsides en argent : le 28 décembre 1896 : $464,296.86 au lieu de $3,165,410.99 à la date du 31 décembre 1891, différence ou réduction de $2,701,114.13 pour les subventions en argent.

Quant aux subventions en terres, au lieu d'une balance des premiers 35 cents pour $1,249,990.70 à la date du 31 décembre 1891, nous avons à la date du 28 décembre 1896 $283,468.50, ce qui fait une différence en moins de $966,522.20.

Quant au deuxième 35 cents, j'ai déjà donné des chiffres tant pour la date du 31 décembre 1891 que pour celle du 28 décembre 1896.

Voilà ce que nous avons trouvé en arrivant au pouvoir à la fin de décembre 1891, et voilà ce qui reste de ces obligations à la date du 28 décembre courant.

Permettez que j'ouvre ici une parenthèse pour expliquer une différence apparente entre le discours budgétaire de l'honorable trésorier et mes remarques en réponse à ce que disait

le député de l'Islet cette après-midi. Et l'explication est bien simple. Tout le monde sait que l'exposé budgétaire ne couvre que l'année financière, c'est-à-dire du 1er juillet au 30 juin, tandis que mes remarques comprennent la période depuis le 30 juin dernier. Ainsi, lorsque, à la page 26 de son exposé budgétaire, mon honorable collègue dit qu'il reste encore une somme de $528,180.42 à payer pour subventions en argent aux chemins de fer, autorisées mais non encore dues, il parle de ce qui était dû au 30 juin dernier. Mais depuis les sommes suivantes sont devenues dues et ont été payées, savoir :

A la Cie du Grand Nord.....	$ 500.00
" " Q. M. & Charlevoix.....	14,383.56
" " Rive Sud.....	49,000.00
Formant un total de.....	$63,893.56

qui couvre exactement la différence entre les chiffres donnés par l'honorable trésorier et ceux que j'ai donnés. A la page 29 de son discours, le trésorier dit aussi que le total des subventions en terre non périmées au sujet desquelles les compagnies ont déclaré leur option pour une conversion en argent, est de 9 251,468 acres ; mais si l'on ajoute les 165,000 acres pour lesquels la conversion doit être validée par une clause de ces résolutions, comme je l'ai fait, l'on arrive au même chiffre que celui que j'ai donné ou à peu près.

Une remarque semblable peut être faite pour le chiffre donné par mon honorable collègue pour les subsides de terres, balance due sur les

premiers 35 cents, savoir $226,427.72 à la date du 30 juin dernier [page 26 de son discours], tandis que le chiffre que je donne est $283,-468.50 à la date du 28 décembre courant. J'y inclus,(moins $709.17 qu'il faut déduire comme suit, pour avances d'explorations sur chemin de fer Lotbinière & Mégantic $149.17, et pour milage en moins Comtés-Unis,$560.00),les $57-750.00 qu'il mentione comme représentant les premiers 35 cents pour les 165,000 acres dont la conversion, comme je l'ai déjà dit il y a un instant, doit être validée.

Relativement aux renonciations des subsides, il est bon, je crois, de donner un mot d'explication touchant la législation de 1895, 58 Vict chap. 2, qui a sanctionné certaines renonciations et le transfert de certains subsides, notamment en ce qui concerne le chemin de fer Québec- Montmorency & Charlevoix.

Voici ce que nous constatons :

Renonciations pour $632,800.00 pour subsides en argent, et si on y ajoute les subsides en terres à 35 cents, le total des renonciations est de $926,200.00. Le transfert sanctionné est de $575,320 il reste un profit net ou un gain de $350,880.

Promesses de M. Mercier.

J'oubliais d'ajouter au tableau des subsides votés sous le gouvernement Mercier un autre tableau non moins intéressant : celui des promesses faites par M. Mercier pour une somme considérable. Ainsi, nous avons devant la Chambre, dans les documents produits, docu-

ments No 72, des lettres dont les originaux sont déposés au département des Travaux Publics signées de la main de M. Mercier, et reconnaissant qu'il a fait des promesses à divers chemins de fer, dans lesquels M. Beemer se trouve intéressé, pour un montant de $572,-920,00. J'ai ici à la main tous les détails avec indications des chemins et des montants qu'il a promis dans chaque cas. On trouvera la preuve de mes avancés en référant aux documents en question. Le chemin de fer de Québec, Montmorency & Charlevoix en particulier y figure pour un montant bien au-delà des $100,000 mentionnées en l'acte de 1895 que je viens de citer, et qui a donné lieu déjà à certains commentaires bien injustes à l'égard du gouvernement conservateur.

Les chiffres que je viens de donner, M. l'Orateur, pour indiquer la part de responsabilité de chaque gouvernement, peuvent être un peu fastidieux, mais ils n'en sont pas moins nécessaires et même éloquents. Je les laisserai maintenant de côté pour analyser d'une manière générale la politique des diverses administrations de cette Province relativement aux chemins de fer.

C'est l'administration de Boucherville qui a inauguré cette politique. Cette politique a été large et bienfaisante pour la province. Puis est venu le gouvernement Chapleau qui a continué les mêmes traditions. Le gouvernement Ross lui a succédé, et en thèse générale, il n'a rien ajouté aux obligations de la province. Je faisais partie de cette adminis-

tration et je me rappelle que nous disions alors qu'il était impossible pour la province de s'engager dans de nouvelles entreprises considérables.

Voici comment je définissais notre politique en 1886 ; on trouvera mes paroles à la page 1431 du *Hansard* Desjardins : « la politique du gouvernement n'est pas d'augmenter les obligations de la province, mais de développer ses ressources en donnant effet à une législation antérieure, de remplir fidèlement les engagements de la province, tels qu'ils sont dans les statuts depuis quelques années. Plusieurs demandes de subventions pour de nouveaux chemins de fer ont été faites au gouvernement, mais tout en admettant l'importance de ces projets nous avons cru que nous ne pouvions pas à présent commencer à accorder de nouveaux subsides. » L'on sait que je soumettais alors à la Chambre, la loi autorisant la conversion des subsides en terres.

Voilà quel a été le dernier acte du gouvernement Ross. Nous sommes tombés du pouvoir et le gouvernement Mercier a été appelé à la direction des affaires de la province. Je ne veux pas récriminer, mais je suis obligé de dire que non seulement la politique financière en général de ce gouvernement a été extravagante mais que sa politique de chemin de fer en particulier a été audacieuse, étant donné notre état financier à cette date et les déclarations antérieures des chefs de ce parti. Nous avions cru en 1886 que la position financière de la province nous imposait le devoir de nous en

tenir au respect seul des engagements pris et pour cette simple mesure de justice, on nous avait accusés d'extravagance. Nous nous attendions donc que nos adversaires répudieraient notre politique ; mais loin de la répudier, ils l'ont accaparée par les lois de 1888 et 1890 qui nous ont imposé de nouvelles obligations. Dans mon discours de 1886, j'exprimais aussi l'espoir que la province pourrait, en vendant ces terres, s'indemniser des sacrifices qu'elle faisait pour respecter ses engagements mais la dissolution survenu peu après, avec le résultat connu de tous, a empêché la continuité de cette politique. La position s'est trouvée modifiée, et notre espoir n'a pas pu se réaliser. Le gouvernement Mercier qui a eu à s'occuper de la question en est venu à la conclusion que la chose n'était pas possible, et vous avez vu avec quelle éloquenceM. Shehyn démontrait cette impossibilité. Eh bien, si alors, lorsqu'il ne s'agissait que de 5 millions d'acres, cette politique était impraticable, je crois que l'on admettra sans peine qu'elle est encore plus impraticable aujourd'hui qu'il s'agit de 9 millions d'acres.

Le gouvernement actuel a adopté une politique qu'il ne craint pas d'exposer et de justifier. C'est une politique honnête, juste et avantageuse dans les circonstances. Elle ne comporte aucun engagement nouveau, au contraire, elle allège des engagements antérieurs. Cette politique est en harmonie avec le passé et les traditions du parti conservateur ; elle se résume en ceci : prudence mais justice et respect des

engagements contractés au nom de la province (Appls). Cette politique, je l'ai écrite de ma main, dans mon discours du 6 septembre 1896, à Saint-Jean Port-Joli, et je la rappelle à cette Chambre et au public Je disais alors : « La « politique des chemins de fer qui a pu être « critiquée bien des fois mais qui a toujours eu « pour effet de doter notre province de magni- « fiques voies de communication et de favori- « ser le développement de notre pays, ne peut « pas être mise complètement de coté. Car une « politique absolument stationnaire aurait « pour effet d'arrêter notre province dans la « voie du progrès. D'ailleurs, une politique « stationnaire signifierait la répudiation des « engagements des lois existantes, il faut donc « distinguer entre une politique qui reconnait « ses engagements et celle qui ouvrirait la « porte toute grande à de nouvelles subven- « tions. Il est évident que la province qui a « déjà fait d'énormes sacrifices pour les entre- « prises de voies ferrées et qui apprécie toute « l'importance d'une politique sage dans les « circonstances, demande de nous que nous « marchions sous ce rapport dans une voie « sure et prudente et que nous ne fassions rien « qui puisse nuire au crédit public. »

La législation actuelle ne change rien à ce programme Nous ne répudions aucun engagement, nous faisons honneur à nos obligations comme des hommes qui veulent mériter le respect de tous ceux qui ont affaire à eux, nous respectons la parole donnée. Mais nous comprenons aussi que pour le moment nous

ne pouvons aller au-de-là et, toujours fidèles à nos déclarations, nous n'aurons pas ouvert la porte toute grande à de nouveaux subsides.

Nous croyons cependant que les circonstances peuvent devenir telles dans un avenir prochain, que, sans surcharger le crédit de la province, nous pourrons, par de nouveaux transports de subsides qui ne seront pas gagnés par les compagnies auxquelles ils sont affectés, venir au secours de celles qui en auront besoin pour donner à certaines parties de la province qui n'en jouissent pas encore, les avantages de communications par voies ferrées. Des demandes nouvelles nous arrivent de tous côtés, soit pour subsides nouveaux, soit pour transports de subsides déjà votés. Presque toutes ces demandes sont importantes et appuyées de très fortes raisons. Pour le moment, nous sommes liés par les circonstances, mais si ces circonstances se modifient plus tard, nous pourrons étudier la question de savoir si nous devons autoriser un transport en faveur de certaines compagnies, par exemple pour la construction ou la continuation d'un chemin de fer sur la rive sud du Saint-Laurent, lequel devra, entre Montréal et Lévis, traverser grand nombre de paroisses qui n'ont pas encore de communications par chemin de fer. Je ne me prononce pas d'une façon définitive sur cette question pour le moment, mais je puis bien reconnaître l'importance de ces projets dont on parle depuis si longtemps.

M. PARIZEAU—(écoutez ! écoutez !)

L'HON. M. FLYNN.—J'admets même la néces-

sité de ces voies ferrées. Je ne veux faire aucune récrimination sur le passé, mais je ne puis m'empêcher d'exprimer mon étonnement que ces différentes régions soient encore sans chemin de fer, quand d'autres parties de la province beaucoup moins vieilles sont déjà pourvues de ces avantages. Il y a là des besoins réels, je n'en dis pas plus pour le moment.

Voilà notre programme, tout notre programme. Il est clair, il est net, il embrasse tous les intérêts sans en compromettre aucun. Nous nous en tiendrons à ce programme, M. l'Orateur. Que l'on dise, si l'on veut, qu'il diffère de celui des gouvernements de Boucherville et Taillon. Nous restons à peu près dans les mêmes grandes lignes de cette politique, tout ce que nous faisons de nouveau c'est de lui donner le développement que les circonstances nous permettent. Le programme du parti conservateur n'a jamais été de rétrograder. Nous avons fait halte quelque fois, mais jamais nous n'avons reculé Telle a été la politique des gouvernements de Boucherville et Taillon. Alors, il fallait avant tout remettre les choses en ordre, régler les nombreuses difficultés qui se présentaient chaque jour. La situation était grave et nous avons compris que notre premier devoir était de déblayer le terrain, de remettre chaque chose à sa place afin de voir ce que nous pouvions faire à l'avenir. En ce qui regarde les chemins de fer, la politique de ces deux gouvernements a donc été une politique dans un

sens stationaire mais non rétrograde Aujourd'hui, les circonstances sont changées. Une administration prudente, économe et toute d'affaire à rétabli l'équilibre dans notre budget, pour l'année 1896, et nous croyons que nous devons donner un peu plus de développement à la politique des cheminsde fer : nous croyons qu'il faut respecter les engagements pris dans le passé et qu'à l'avenir notre politique devra être sage prudente et subordonnée à la nécessité de sauvegader le crédit public..

Nécessité d'une politique de chemin de fer démontrée par M. Shehyn.

M. l'Orateur je n'ai pas besoin de justifier notre attitude par celle de nos adversaires sur la même question, je n'ai pas besoin de défendre notre politique par celle du parti libéral. Mais si je voulais tirer profit de tous les arguments des membres de la gauche lorsqu'ils étaient au pouvoir, si je voulais me servir de cet arsenal, qu'il me serait facile de prévenir toutes leurs objections par la simple lecture de leurs discours.

Plusieurs voix (Lisez, Lisez).

L'hon. M. Flynn.—Je ne lirai pas tout, ce serait perdre inutilement le temps de la chambre, je donnerai seulement l'opinion de M. Shehyn parce qu'elle me parait être la plus concluante et que c'est aussi celle dont nos adversaires se prévalent le plus souvent encore aujourd'hui. Que la Chambre écoute donc attentivement, que l'opposition surtout m'accorde un moment d'attention. La parole du

député de Québec-Est, la parole de M. Shehyn va revivre aussi éloquente que lors-qu'elle tombait de ses lèvres pour la première fois en 1890 et vous allez l'entendre proclamer à cette chambre et au pays la nécessité de la politique des chemins de fer. M. Shehyn, alors trésorier de l'administration Mercier nous demandait un emprunt de dix millions. La situation financière de la province était très embarrassée, le déficit était de un million et plus, qu'importe, M. Shehyn demandait toujours, et de sa voix la plus éloquente, il disait :

« M. l'Orateur, après avoir établi que notre « dette flottante est en grande partie attribuable « à la politique des chemins de fer, le gouver- « nement a-t-il raison de continuer cette politi- « que inaugurée par nos prédecesseurs ? Pour « ma part, M l'Orateur, j'avoue que je suis en « faveur de cette politique, étant convaincu « que dans un pays comme le nôtre, avec d'im- « menses régions à coloniser, elle seule peut « faire fructifier les immenses richesses de « notre sol, qui, sans chemins de fer, demeu- « reraient improductives.

« Il n'y a pas de doute, du reste, que les voies « ferrées sont les seuls grand moyens de colo- « nisation vraiement pratiques : c'est par elles « que les points les plus éloignés d'un pays « deviennent accessibles et peuvent être mis en « rapport avec les cours d'eau et les ports mari- « times. Les voies ferrées sont devenues les « grands facteurs de la distribution des produits « d'une nation et ont pour effet d'unir plus effica- « cement le producteur et le consommateur,

« Depuis quelques années des lignes de chemin « de fer se sont prolongées sur notre continent « jusque dans ses parties les plus éloignées et ont « ouvert au commerce et à la colonisation de « grandes étendues de terres fertiles qui jadis « étaient considérées comme inaccessibles. C'est « un fait généralement admis que les chemins « de fer sont les seules grandes voies de com- « munication, non seulement dans notre hémis- « phère, mais aussi dans toutes les autres « parties du monde civilisé. Depuis l'ère des « voies ferrées dans notre pays, nous ne som- « mes plus obligés, comme autrefois, de compter « seulement sur les communications par eau « pour atteindre les grands centres de distri- « bution.

« Les résultats de cette politique sont évidents, « à preuve le progrès qu'a fait la colonisation « dans les parties les plus lointaines de notre « territoire et les facilités avec lesquelles les « produits destinés à l'exportation atteignent « les points d'expédition. En réalité les voies « ferrées sont devenues de plus en plus impor- « tantes, non seulement comme grandes voies « de distribution pour le traffic local, mais « aussi comme facteurs du commerce de trans- « port. Où en serait le commerce dans la pro- « vince de Québec sans les grandes lignes telles « que l'Intercolonial, le Grand Tronc et le « Pacifique, et les autres qui les alimentent, « convergeant toutes vers les différents ports « de mer canadiens et americains ?

« Il ne faut pas perdre de vue que, dans la « Confédération canadienne, toutes les provin-

« ces luttent les unes contre les autres afin « d'arriver le plus rapidement possible au déve- « loppement complet de leurs ressources. La « province de Québec ne saurait rester en arriè- « re : si elle demeurait inerte elle serait inévi- « tablement distancée par les autres provinces. « Il faut lutter non seulement avec Ontario, « mais aussi avec l'immense système de voies « ferrées aux Etats-Unis, dont les ramifications « s'étendent dans toutes les directions où il « existe un traffic quelconque. L'ouest est donc « pour nous un concurrent redoutable. Pour « conserver notre propre traffic, il faut de toute « necessité être en état de soutenir vigoureu- « sement la concurrence des autres provinces. « Il faut suivre une politique dont la devise « doit être *le progrès de la province.* Il faut « de toute necessité suivre la voie qui nous est « tracée par les provinces sœurs, sans quoi « nous serons reduits à un isolement fatal. « Les voies ferrées sont donc pour nous un des « plus puissants moyens d'assurer le succès de « la colonisation dans notre pays. On me dira « peut-être que ces entreprises devraient être « laissées à l'initiative individuelle. Je n'hésite « pas à déclarer que je suis entièrement con- « vaincu que l'initiative privée laissée à ses « propres ressources eût été impuissante à « mener à bonne fin des entreprises aussi con- «-sidérables.

« A part les avantages que la province devra « retirer de cette politique de chemins de fer, « il y a une autre considération qui a bien « aussi son importance. La construction de

« ces voies ferrées attire une somme considé-
« rables de capitaux étrangers, attendu que la
« subvention accordée pour chaque mille ne
« représente qu'une faible partie du coût total.
« Ce sont les capitalistes d'outre mer qui four-
« nissent la difference.

« Une fois que toutes ces lignes subvention-
« nées seront construites nous aurons un nou-
« veau réseau qui sera un facteur important à
« ajouter à notre système de voies ferrées.
« Chaque mille de ce réseau, lorsqu'il sera
« complètement parachevé et fourni de tout le
« matériel d'exploration, coûtera au moins
« $30,000. La construction de ces nouvelles
« lignes subventionnées exigera une dépense
« énorme en regard de laquelle nous n'aurons
« contribué que pour la somme de $7,298,567.88.
« Les dix millions que nous demandons à
« emprunter sont destinés pour la plus large
« part à couvrir les subventions accordées pour
« la construction de ces voies ferrées, et la
« balance sera employée à d'autres construc-
« tions d'une grande importance.

« Ces sommes énormes dépensées dans la
« province vont contribuer largement au déve-
« loppement de notre commerce et de nos
« industries, et donneront de l'emploi à des mil-
« liers d'ouvriers. Tous ces travaux ne peuvent
« qu'ajouter à la valeur de la propriété natio-
« nale, car il ne faut pas perdre de vue que
« toutes ces voies ferrées restent à la province,
« quels qu'en soient les propriétaires, et que
« les ½ du capital requis pour ces grands tra-
« vaux seront fournis par des capitalistes euro-

« péens. C'est déjà une grande compensation « pour les sacrifices que nous nous imposons « pour assurer le succès de ces entreprises.»

Ces paroles doivent, ce me semble disposer de toutes les objections de nos adversaires contre la législation du gouvernement actuel. (App) Ils ne contestent pas que les compagnies ont droit à ces subsides en terre ; ils ne contestent pas non plus que la loi convertit ces subsides en terre en subsides en argent, avec l'obligation par la province de faire localiser ces terres, de les vendre et de payer aux compagnies la balance des trente cinq centins qui leur est encore due ; ils ne peuvent pas contester que les compagnies ont demandé au gouvernement de faire cette localisation et que le gouvernement a toujours retardé de la faire : à quoi s'opposeraient-ils donc ? Au projet de règlement actuel ? Mais j'ai démontré l'impossibilité et même le dé-avantage de la localisation et afin de leur enlever tout doute, j'ai cité l'opinion de M. Shehyn, un de leurs chefs, leur oracle en fait de questions financières, celui-là même qu'ils suivent encore aujourd'hui,—opinion entièrement hostile à la politique de localisation, pour des raisons qui corroborent celles que j'ai déjà données. Leur objection sur ce point ne peut donc tenir s'ils désirent être pris au sérieux par le public. (Appls.)

Il reste le côté financier de cette politique. Eh bien, M. l'Orateur, ici encore je ne puis croire que nos adversaires vont se contredire aussi catégoriquement qu'ils le feraient en

votant contre ces résolutions, sous prétexte que la situation financière de la province ne permet pas de faire ce règlement.

Quelle était la position en 1890? Nos revenus diminuaient, nos dépenses augmentaient, nous avions un déficit de plus d'un million. Et malgré cela, M. l'Orateur, nos adversaires déclaraient par leur vote que cette situation permettait d'ajouter encore dix millions à notre passif en y comprenant plusieurs millions de subsides nouveaux. (Ecoutez, Ecoutez).

Et aujourd'hui que nous avons rétabli l'équilibre, que les dépenses sont considérablement diminuées, que les revenus augmentent et que nous avons un surplus, sans compter les perspectives d'une amélioration encore plus sensible par le projet de conversion de la dette, aujourd'hui, dis-je, nos adversaires craindraient de surcharger le crédit de la province en votant cette loi qui ne demande qu'une bien faible somme comparativement à ce qu'ils votaient en 1890. J'ose espérer qu'ils ne se déjugeront pas ainsi à quelques années d'intervalle seulement. Je comprends qu'en 1890, étant donné la situation financière de la province, ils auraient pu se prévaloir de cette raison pour justifier une opppsition à la législation du gouvernement Mercier. Mais actuellement cette raison n'existe plus et nos adversaires ne peuvent pas rejeter une politique qu'ils ont approuvée en 1890 dans des conditions beaucoup plus défavorables. C'est la politique de nos adversaires que nous liquidons, puisque la plus grande partie des subsi-

des payables et dus actuellement ont été ou votés ou convertis par eux lorsqu'ils étaient au pouvoir.

Conclusion

J'ai tenu à expliquer cette politique à tous ses points de vue et dans tous ses détails. L'importance de la question demandait un exposé complet, et si j'ai été un peu long, la Chambre me pardonnera, je l'espère. J'ai voulu démontrer les sacrifices que la Province s'est imposés pour donner à notre population les avantages de communications rapides que demandent les besoins de notre époque. Il était important aussi pour l'étude et la division du sujet qui nous occupe, de signaler les obligations contractées par la Province envers les compagnies de chemins de fer auxquelles les subsides ont été accordés aux conditions énumérées dans les différentes lois de cette législature.

Et pour donner à chacun son dû, pour établir clairement et parfaitement les responsabilités de chaque parti, d'abord dans l'octroi de ces subsides, puis ensuite dans leur conversion en argent, j'ai démontré encore que la politique du parti conservateur avait été la prudence et la modération, tandis que la politique du parti libéral a été l'extravagance poussée jusqu'à ses extrêmes limites. De fait, des statistiques que j'ai citées, il ressort avec la plus grande évidence que les subsides que nous sommes appelés à régler aujourd'hui

proviennent en grande partie de l'administration Mercier. Quoi qu'il en soit, il est un fait constaté aussi, c'est qu'il nous faut absolument règler cette question, l'honneur de la province est engagé. Il ne s'agit pas tant de savoir par quel parti ces engagements ont été pris, il suffit de constater qu'ils sont réels, et qu'ils nous obligent de prendre action. Nous faisons aujourd'hui ce que nous avons fait en 1892. Nous avons dit alors que nous rachèterions le crédit de la province et que nous réhabiliterions son honneur compromis. Nous avons tenu parole : notre œuvre depuis cinq ans est là pour le démontrer.

Aujourd'hui nous nous trouvons en face d'une question qui demande de la prudence, de la fermeté et du courage. Elle est arrivée à un point où sa solution ne peut être retardée, au risque de compromettre de graves intérêts. Nous comprenons notre devoir et nous en acceptons toute la responsabilité. Convaincus que notre politique est juste pour le public et avantageuse pour la province, nous la soumettons à cette Chambre avec l'espoir qu'elle rencontrera son approbation et la certitude que le vote donné ici pour appuyer l'action du gouvernement recevra l'approbation généreuse et patriotique de l'électorat tout entier. Cette politique est libérale et conservatrice : libérale en ce qu'elle permet aux compagnies intéressées de remplir leurs engagements et par là même de continuer leurs entreprises qui seront une source de bienfaits nouveaux pour la population ; conservatrice en ce qu'elle con-

serve le bon nom de cette province et qu'elle protège les intérêts bien compris.

Par cette politique nous assurons le progrès et le développement de grandes régions de cette province qui n'attendent que le parachèvement des voies ferrées pour s'ouvrir à la colonisation, au commerce et à l'industrie. Nous venons au secours des compagnies qui pourront payer leurs créanciers, et, en même temps, nous venons au secours des banques dont le crédit sera raffermi par la rentrée des fonds qu'elles ont avancés aux compagnies; nous assurons à des milliers d'ouvriers et de fournisseurs la juste rétribution de leur travail. En un mot nous travaillons à la prospérité générale dont dépend le bonheur de notre peuple. (Applaudissements prolongés)